






	Dossier Tests Probatoires Lot 3	
	Contract: 2.2068	
	JORF LASFAR - SUPERSTRUCTURES	Rev.00

02				
01				
Revision	Issued	Appr.	Appr. Date	Revision Description
Vendor-No.			Document No. 2345427	Format A4 Rev. 0
CONTRAT : 2.2068 JORF LASFAR – SUPERSTRUCTURES ROYAUME DU MAROC - OFFICE CHERIFIEN DES PHOSPHATES 				
Scale:	Issued	Appr.	Appr. Date	Zone/Descr.:
N.A.	JMM	JMM	31.08.2016	Pattern no.:
QUAI 4 bis - Lot 3 MANUTENTION DE SOUFRE DECHARGEURS A VIS P4 Bis 01 & 02 – D3 bis DOSSIER DES TESTS PROBATOIRES				
The Information transmitted by this document is the proprietary and confidential property of FLSmidth, and may not be duplicated, disclosed, or utilized without written consent from FLSmidth.				
JACOBS Engineering S.A. 			No.: PJ-162-FLS-GE-REC-45427	

	Dossier Tests Probatoires Lot 3		
	Contract: 2.2068		
	JORF LASFAR - SUPERSTRUCTURES	Rev.00	

Procès-verbal

Rev.00 Page: 4 / 4	Essais Probatoires	
	Contract: 2.2068	
	JORF LASFAR - SUPERSTRUCTURES	
		Quai 4 bis - Lot 3 déchargeur à vis

ANNEXE N°1 DU PV

Liste des Réserves / Remarques :

Top flight :

Arrêts techniques : OK, tous inférieurs à 30 mn.

Arrêts non techniques :

- arrêt 50 mn : contrôle bruit du à passage d'un corps étranger dans les vis
- arrêt 50mn panneau explosion due à succion à cause produit trop humide.

Voir photos et rapports auxiliaires

Baltic Leopard:

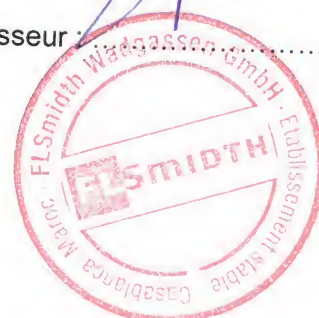
Arrêts techniques : OK, tous inférieurs à 30 mn.



Arrêts non techniques :

- arrêt 1h10 : changement de portique car passage d'un corps étranger dans les vis du portique P4 bis 01 et bruit, vérification recommandée. Remise en service vers 15h.
- arrêt 45mn : graissage sur les 2 portiques - remplissage
- arrêt 50 mn : remplissage graisse

Signature du Client :

Signature du Fournisseur :



Rev.00 Page: 1 / 4	Essais Probatoires	
	Contract: 2.2068	
	JORF LASFAR - SUPERSTRUCTURES	
		Quai 4 bis - Lot 3 déchargeur à vis

Conformément à l'annexe E du contrat CPG-4396-4397 D10, le contractant procédera aux essais probatoires comme suit :

1. DUREE :

2 navires de tonnage indéterminé à décharger entièrement

2. HORAIRE DE FONCTIONNEMENT :

24/24 h, sans arrêt pour changement de poste

3. CRITERE DE MESURE :

Une vérification sera faite par rapport au tirant d'eau du bateau et aussi par une mesure effective de produit sur un mètre de bande.

La courbe de mesure sera utilisée pour l'étalonnage du débit de la machine.

Les arrêts ne doivent pas dépasser les 30mn.

4. MODE DE FONCTIONNEMENT:

Mode Automatique

5. TEST ADDITIONNEL:

3 arrêts intempestifs par bateau, pour tester le redémarrage en charge.

6. CRITERES CONCENTRATION POUSSIERES:

Limite de concentration poussières, LEL: 30 g/m³

Température minimale pour démarrage feu : 200 °C

7. CRITERES OPERATIONNELS:

- Température ambiante : 0 à 50°C



- Pas de précipitations pluviales.

- Plan de déchargement avec séquençage demandé par l'agent maritime de l'OCP au Capitaine dès le début.

- Pression eau claire à 7 bars constamment.



- Opérateurs OCP disponibles et actifs sur 2 postes.

Steef

Rev.00 Page: 2 / 4	Essais Probatoires	
	Contract: 2.2068	
	JORF LASFAR - SUPERSTRUCTURES	
		Quai 4 bis - Lot 3 déchargeur à vis

Caractéristiques du test	Valeurs relevées ou calculées
Débit nominal du portique P4 bis02: 2300 t/h	De 600 à 2600T/H
Débit nominal du portique P4 bis01: 2300 t/h	De 600 à 2600T/H
Débit moyen déchargé : 2000 t/h sur D33	-
Débit moyen déchargé : 2000 t/h sur D3 bis	Inférieur à D33, limité par C.V.
Système abattage P4 bis 01	Opérationnel
Système incendie P4 bis 01	Opérationnel
Système explosion P4 bis 01	Opérationnel
Système abattage P4 bis 02	Opérationnel
Système incendie P4 bis 02	Opérationnel
Système explosion P4 bis 01	Opérationnel
Système abattage conv. D3 bis	Opérationnel
Système incendie conv. D3 bis	Opérationnel
Nom et tonnage du navire	Top Flight - 48150 T Baltic Leopard - 51500 T
Conditions climatiques	Correct, été de 10 à 30°C
Type et qualité du produit	Granulé
Humidité du produit	Variable suivant cales et bateaux

SH

Rev.00 Page: 3 / 4	Essais Probatoires	
	Contract: 2.2068	
	JORF LASFAR - SUPERSTRUCTURES	
		Quai 4 bis - Lot 3 déchargeur à vis

Suivi des quantités de soufre déchargé :

DATE	Heure de prise de valeur	Valeur affichée sur la bascule D33 (T)	Qté déchargée par poste (T)	Qté déchargée pendant essais en charge (T)
<i>Top Flight 12/08 au 16/08/2016</i>	<i>Bascule non tarée</i>	<i>Bascule non tarée</i>		<i>48 150 Tonnes</i>
<i>Baltic Leopard 17/08 au 22/08/2016</i>	<i>Bascule non tarée</i>	<i>Bascule non tarée</i>		<i>51 500 Tonnes</i>

Voir en annexe les courbes et le cahier journalier des essais.

A :

Port de Jorf Lasfar

Date :

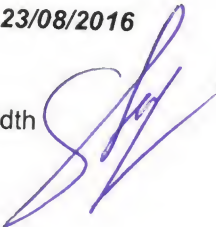
23/08/2016

Client :

OCP

Fournisseur:

FLSmidth





JACOBS Engineering SA

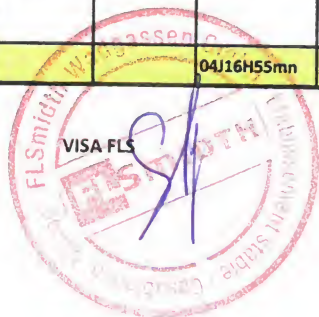
COMMISSIONING / Projet: SUPERSTRUCTURES PORTUAIRES / Port jorf lasfar

FLSMIDTH

Equipement en test : Portiques à vis de déchargement soufre solide
Lieu géographique de l'équipement : Quai N°4BIS
Nature de test : Essai probatoire
Opération : Déchargement du soufre solide
Date et heure de début de déchargement Navire : 12/08/2016 à 11H30
Axe de déchargement : D33/D4/D5/D6/SA3/Hangar H3

Nom du navire : TOP FLIGHT
Tonnage à bord : 48150,10T
Tonnage déchargé au quai N°4BIS : 48150,10T
Date d'accostage : 12/08/2016 à 07h25
Date et heure de fin de déchargement navire: 16/08/2016 à 04H10
Date d'appareillage : 17/08/2016 à 07h00

Date de déchargement	Horaire de déchargement =08X03de 06H00 à 06H00			Total d'arrêt	Total heures de service	Tonnage	Débit horaire	NATURE DES ARRETS DES PORTIQUES à VIS/FLS										Remarque	
	Début de déchargement	Fin de déchargement	Durée de déchargement					Temps des arrêts de déchargement (FLS-OCP- Autres)	Temps de services des deux portiques	Tonnage déchargé /24H	Tonnage/ heures de service	LES ARRETS TECHNIQUES Portiques à vis (FLS)	LES ARRETS TECHNIQUE convoyeur D3 bis (FLS)	Cause des arrêts Technique	Temps d'arrêt Technique P01BIS	Temps d'arrêt Technique P02BIS	Temps d'arrêt Technique D3BIS		LES ARRETS NON TECHNIQUE
12.08.2016	12/08/2016 à 11h15	13/08/2016 à 06H00	18H45	05H00	13H45	15853T	1200T/H	<div>P01BIS /12H50 à 13H10 (30 min) Défaut déclenchement du disjoncteur de la vis horizontale [FLS a augmenté l'ampérage du courant] P02BIS /14H50 à 15H05 (15 min) Défaut déclenchement du disjoncteur de la vis horizontale [FLS a augmenté l'ampérage du courant une deuxième fois]</div>	Convoyeur disponible mais non utilisé	Les arrêts par déclenchement des disjoncteurs des vis H des 02 portiques sont causés par les arrêts brusques du convoyeur D33, les vis sont en charge de soufre très humide et en position de travail de -20°, ce qui rend le redémarrage difficile de ces vis H.	30mn	15 min	0	0		0	0	0	
13.08.2016	13/08/2016 à 06H00	14/08/2016 à 06H00	24H00	09H40	14H20	12348T	900T/H	0	Convoyeur disponible mais non utilisé		0	0		0		0			
14.08.2016	14/08/2016 à 06H00	15/08/2016 à 06H00	24H00	08H40	15H20	9322T	620T/H	0	Convoyeur disponible mais non utilisé		0	0	0	<div>Portique P02BIS: 06H40 à 07H20 (30 min) Chute de pression d'eau d'abattage poussière au niveau de la cabine RAM 08H10 à 08H30 (20 min) Sortie du portique en parking pour faire tourner la vis verticale en sens inverse pour le dégagement d'un corps étranger 10H15 à 11H05 (50 min) Arrêt du portique pour le contrôle d'un bruit anormal au niveau de la vis G02 suite au passage d' un corps étranger 11H15 à 11H25 (10 min) Arrêt répétitif du portique par fausse indication du manque de pression d'eau DCI dans le réservoir</div>	Suite à la qualité d'eau rouillée du circuit d'abattage poussière, les électrovannes au niveau des vis convoyeurs présentent des pannes fréquentes par bouchage, FLS a procédé à l'élimination de ces vannes (22) par circuits des Portiques ce qui rend le redémarrage de l'un des portiques, retardé par le manque de pression voulue de refoulement de la pompe suite passage direct sans vannes à commande électrique = attendre l'augmentation de pression paramétrée de la pompe d'alimentation au niveau de la cabine RAM/ le bruit entendu au niveau de la vis G2 est du au passage d'un corps étranger (FLS a ouvert toutes les portes de visite de la vis G2 pour contrôle et a trouvé des traces sur la spire de la vis, sans trouver le corps étranger).	0	01H50mn	0	
15.08.2016	15/08/2016 à 06H00	16/08/2016 à 06H00	24H00	12H35	11H25	6130T	600T/H	0	Convoyeur disponible mais non utilisé		0	0	0	<div>Portique P01BIS 09H55 à 10H10 (15 min) Soudage d'un gousset au niveau de la tête d'alimentation 11H50 à 12H50 (10mn) Elimination des filtres d'eau installés au niveau du circuit d'eau d'incendie suite à leur explosion après un excès de pression sur le réseau. Portique P02BIS 22H35 à 23H25 (50 min) Arrêt de portique pour changement d'un panneau d'explosion au niveau de la goulotte de jetée de la vis V sur la vis H suite à sa déformation par dépression (suction vers l'intérieur)</div>	Portique P01BIS:-La casse du gousset est du au contre effort du contact direct avec le produit et les possibles corps étrangers quand la tête d'alimentation est plongée dans le produit, ou contact entre la tête et les renforts du bateau. / - L'explosion des filtres d'eau est due à un excès de pression d'utilisation de l'eau d'incendie. Portique P02BIS: lors de l'arrêt brusque du circuit avec un produit humide, un bouchon de produit a eu lieu au niveau des vis verticale et horizontale et pendant le redémarrage, une dépression se produit qui déforme le panneau de la goulotte de jetée de la vis V/la VIS H vers l'intérieur.	35 min	50mn	0	
16.08.2016	16/08/2016 à 06H00	17/08/2016 à 04H10	12H45	07H20	16H40	4457T	300T/H	0	Convoyeur disponible mais non utilisé	0	0	0	0	<div>Portique P02BIS 10H00 à 10H15 (15 min) Graissage de la tête d'alimentation 14H45 à 15H00 (15 min) Changement de 04 rouleaux amortisseurs sur la table d'alimentation</div>	Portique P02BIS:- Un graissage manuel est effectué tous les 8h00 au niveau du palier inférieur et supérieur de la tête d'alimentation. - Le changement des rouleaux anti choc est normal suite à l'effort exercé par le jet de produit sur la table.	30mn	0	0	
04J16H55mn						48150T		Total des heures d'arrêt Technique			30mn	45mn	0	Total des heures d'arrêt non Technique		01H05	02H10	0	
								Nombre des arrêts technique			1Arrêt	2Arrêts	0	Nombre des arrêts non technique		2Arrêts	6Arrêts	0	



VISA JESA
JACOBS Engineering SA
Field Services

VISA OCP



JACOBS Engineering SA

COMMISSIONING / Projet: SUPERSTRUCTURES PORTUAIRES / Port jorf lasfar

FLSMIDTH

Equipement en test

:Portiques à vis de déchargement soufre solide

Lieu géographique de l'équipement

:Quai N°4BIS

Nature de test

:Essai probatoire

Opération

:Déchargement du soufre solide

Date et heure de début de déchargement Navire : 12/08/2016 à 11H30

Axe de déchargement

:D33/D4/D5/D6/SA3/Hangar H3

Nom du navire

:TOP FLIGHT

Tonnage à bord

:48150,10T

Tonnage déchargé au quai N°4BIS

:48150,10T

Date d'accostage

: 12/08/2016 à 07h25

Date et heure de fin de déchargement navire: 16/08/2016 à 04H10

Date d'appareillage

: 17/08/2016 à 07h00

Date de déchargement : D33/D4/D5/D6/SA3/Hangar H3										Date d'appareillage : 16/08/2016 à 04H10 : 17/08/2016 à 07h00										
Date de déchargement	Horaire de déchargement =08X03de 06H00 à 06H00			Total d'arrêt	Total heures de service	Tonnage	Débit horaire	NATURE DES ARRETS DES PORTIQUES à VIS/FLS										Remarque		
	Début de déchargement	Fin de déchargement	Durée de déchargement					Temps des arrêts de déchargement (FLS-OCF- Autres)	Temps de services des deux portiques	Tonnage déchargé /24H	Tonnage/ heures de service	LES ARRETS TECHNIQUES Portiques à vis (FLS)	LES ARRETS TECHNIQUE convoyeur D3 bis (FLS)	Cause des arrêts Technique	Temps d'arrêt Technique P01BIS	Temps d'arrêt Technique P02BIS	Temps d'arrêt Technique D3BIS		LES ARRETS NON TECHNIQUE	Cause des arrêts Non Technique
12.08.2016	12/08/2016 à 11h15	13/08/2016 à 06H00	18H45	05H00	13H45	15853T	1200T/H	<u>P01BIS /12H50 à 13H10 (30 min)</u> Défaut déclenchement du disjoncteur de la vis horizontale [FLS a augmenté l'ampérage du courant] <u>P02BIS /14H50 à 15H05 (15 min)</u> Défaut déclenchement du disjoncteur de la vis horizontale [FLS a augmenté l'ampérage du courant une deuxième fois]	Convoyeur disponible mais non utilisé	Les arrêts par déclenchement des disjoncteurs des vis H des 02 portiques sont causés par les arrêts brusques du convoyeur D33, les vis sont en charge de soufre très humide et en position de travail de -20°, ce qui rend le redémarrage difficile de ces vis H.	30mn	15 min	0	0			0	0	0	
13.08.2016	13/08/2016 à 06H00	14/08/2016 à 06H00	24H00	09H40	14H20	12348T	900T/H	0	Convoyeur disponible mais non utilisé		0	0		0			0			
14.08.2016	14/08/2016 à 06H00	15/08/2016 à 06H00	24H00	08H40	15H20	9322T	620T/H	0	Convoyeur disponible mais non utilisé		0	0	0	<u>Portique P02BIS: 06H40 à 07H20 (30 min)</u> Chute de pression d'eau d'abattage poussière au niveau de la cabine RAM <u>08H10 à 08H30 (20 min)</u> Sortie du portique en parking pour faire tourner la vis verticale en sens inverse pour le dégagement d'un corps étranger <u>10H15 à 11H05 (50 min)</u> Arrêt du portique pour le contrôle d'un bruit anormal au niveau de la vis G02 suite au passage d'un corps étranger <u>11H15 à 11H25 (10 min)</u> Arrêt répétitif du portique par fausse indication du manque de pression d'eau DCI dans le réservoir	Suite à la qualité d'eau rouillée du circuit d'abattage poussière, les électrovannes au niveau des vis convoyeurs présentent des pannes fréquentes par bouchage, FLS a procédé à l'élimination de ces vannes (22) par circuits des Portiques ce qui rend le redémarrage de l'un des portiques, retardé par le manque de pression voulue de refoulement de la pompe suite passage direct sans vannes à commande électrique = attendre l'augmentation de pression paramétrée de la pompe d'alimentation au niveau de la cabine RAM/ le bruit entendu au niveau de la vis G2 est dû au passage d'un corps étranger (FLS a ouvert toutes les portes de visite de la vis G2 pour contrôle et a trouvé des traces sur la spirale de la vis, sans trouver le corps étranger).	0	01H50mn	0		
15.08.2016	15/08/2016 à 06H00	16/08/2016 à 06H00	24H00	12H35	11H25	6130T	600T/H	0	Convoyeur disponible mais non utilisé		0	0	0	<u>Portique P01BIS</u> <u>09H55 à 10H10 (15 min)</u> Soudage d'un gousset au niveau de la tête d'alimentation <u>11H50 à 12H50 (10mn)</u> Elimination des filtres d'eau installés au niveau du circuit d'eau d'incendie suite à leur explosion après un excès de pression sur le réseau. <u>Portique P02BIS</u> <u>22H35 à 23H25 (50 min)</u> Arrêt de portique pour changement d'un panneau d'explosion au niveau de la goulotte de jetée de la vis V sur la vis H suite à sa déformation par dépression (suction vers l'intérieur)	<u>Portique P01BIS:</u> -La casse du gousset est due au contre effort du contact direct avec le produit et les possibles corps étrangers quand la tête d'alimentation est plongée dans le produit, ou contact entre la tête et les renforts du bateau. / - L'explosion des filtres d'eau est due à un excès de pression d'utilisation de l'eau d'incendie. <u>Portique P02BIS:</u> lors de l'arrêt brusque du circuit avec un produit humide, un bouchon de produit a eu lieu au niveau des vis verticale et horizontale et pendant le redémarrage, une dépression se produit qui déforme le panneau de la goulotte de jetée de la vis V/la VIS H vers l'intérieur.	35 min	50mn	0		
16.08.2016	16/08/2016 à 06H00	17/08/2016 à 04H10	12H45	07H20	16H40	4457T	300T/H	0	Convoyeur disponible mais non utilisé	0	0	0	0	<u>Portique P02BIS</u> <u>10H00 à 10H15 (15 min)</u> Graissage de la tête d'alimentation <u>14H45 à 15H00 (15 min)</u> Changement de 04 rouleaux amortisseurs sur la table d'alimentation	<u>Portique P02BIS:</u> - Un graissage manuel est effectué tous les 8h00 au niveau du palier inférieur et supérieur de la tête d'alimentation. - Le changement des rouleaux anti choc est normal suite à l'effort exercé par le jet de produit sur la table.	30mn	0	0		
04J16H55mn						48150T		Total des heures d'arrêt Technique			30mn	45mn	0	Total des heures d'arrêt non Technique			01H05	02H10	0	
								Nombre des arrêts technique			1Arrêt	2Arrêts	0	Nombre des arrêts non technique			2Arrêts	6Arrêts	0	

VISA FLS

VISA JESA

VISA OCP

JACOBS Engineering
Field Services



JACOBS Engineering

FLS MIDTH

Equipement en test

TIC LEOPARD

Lieu géographique de l'équipement

00T

Nature de test

OT

Opération

/08/2016 à 16H45

Date et heure de début de déchargement Navire

/08/2016 à 14H30

Axe de déchargement

/08/2016 à 18H10

Date de déchargement	Horaire de déchargement = 08x03 de 06H00 à 06H00			Temps d'arrêts déchargement (FLS-OC Autre)	Cause des arrêts Non Techniques	Temps d'arrêt Non Technique P01BIS	Temps d'arrêt Non Technique P02BIS	Temps d'arrêt Non Technique D3BIS	Remarque
	Début de déchargement	Fin de déchargement	Durée de déchargement						
17.08.2016	17/08/2016 à 18H50	18/08/2016 à 06H00	11H10	08H3	0	0	0	0	
18.08.2016	18/08/2016 à 06H00	19/08/2016 à 06H00	24H00	06H4	Portique P1BIS : Suite au bruit entendu au niveau de la vis H suite au passage d'un corps étranger, FLS a décidé d'arrêter le portique P01BIS pour contrôle de la vis H = des traces sont visibles sur les parois du corps de la vis, sans trouver ce corps étranger dans la vis.	01H10mn	0	0	
19.08.2016	19/08/2016 à 06H00	20/08/2016 à 06H00	24H00	06H3	Portique P1BIS : Graissage quotidien tous les 08h00 des paliers inférieur et supérieur de la tête d'alimentation de la vis verticale. Portique P2BIS : Si le niveau de graisse est à bas dans le fut de graisse centralisé, le portique reçoit un 06H3 signal et ne peut pas démarrer. Un changement du fut est obligatoire (paramètres) Portique P2BIS : Graissage quotidien des paliers inférieur et supérieur de la tête d'alimentation de la vis verticale.	55mn	10mn	0	
20.08.2016	20/08/2016 à 06H00	21/08/2016 à 06H00	24H00	14H3	0	0	0	0	
21.08.2016	21/08/2016 à 06H00	22/08/2016 à 06H00	24H00	11H3	Portique P01BIS : Si le niveau de graisse dans le réservoir de la pompe de graisse est bas, le portique refuse de démarrer (paramètres) Portique P1BIS : Suite à la qualité d'eau rouillée du circuit d'abattage poussière, les électrovannes au niveau des vis convoyeurs présentent des pannes fréquentes par bouchage, FLS a procédé à l'élimination de ces 11H3 vannes (22 par circuits des Portiques) ce qui rend le redémarrage des portiques, retardé par le manque de la pression de refoulement de la pompe suite passage direct sans vannes à commande électrique = attendre l'augmentation de pression paramétrée de la pompe d'alimentation la RAM.	01H35mn	0	0	
22.08.2016	22/08/2016 à 06H00	23/08/2016 à 06H00	24H00	09H5	0	0	0	0	
23.08.2016	23/08/2016 à 06H00	23/08/2016 à 14H30	8H30	02H5	0	0	0	0	
			05J20H20mn			03H90mn	10mn	0	
						6Arrêts	1Arrêt	0Arrêt	

VISA FLS

VISA OCP



JACOBS Engineering SA

FLSMIDTH

Equipement en test

Lieu géographique de l'équipement

Nature de test

Opération

Date et heure de début de déchargement Navire

Axe de déchargement

JIC LEOPARD

:DOT

)T

08/2016 à 16H45

:17/2016 à 14H30



08/2016 à 18H10

T D3BIS/FLS

Date de déchargement	Horaire de déchargement = 08x03 de 06H00 à 06H00			Total d'arrêts	Cause des arrêts Non Techniques	Temps d'arrêt Non Technique P01BIS	Temps d'arrêt Non Technique P02BIS	Temps d'arrêt Non Technique D3BIS	Remarque
	Début de déchargement	Fin de déchargement	Durée de déchargement						
17.08.2016	17/08/2016 à 18H50	18/08/2016 à 06H00	11H10	08H30	0	0	0	0	
18.08.2016	18/08/2016 à 06H00	19/08/2016 à 06H00	24H00	06H45	Portique P1BIS : Suite au bruit entendu au niveau de la vis H suite au passage d'un corps étranger, FLS a décidé d'arrêter le portique 01BIS pour contrôle de la vis H = des traces ont visibles sur les parois du corps de la vis, sans trouver ce corps étranger dans la vis.	01H10mn	0	0	
19.08.2016	19/08/2016 à 06H00	20/08/2016 à 06H00	24H00	06H35	Portique P1BIS : Graissage quotidien tous les 8h00 des paliers inférieur et supérieur de la tête d'alimentation de la vis verticale. Portique 2BIS : Si le niveau de graisse est à bas dans le ut de graisse centralisé, le portique recoir un signal et ne peut pas démarrer. Un changement fut est obligatoire (paramètres) Portique 2BIS : Graissage quotidien des paliers inférieur et supérieur de la tête d'alimentation de la vis verticale.	55mn	10mn	0	
20.08.2016	20/08/2016 à 06H00	21/08/2016 à 06H00	24H00	14H30	0	0	0	0	
21.08.2016	21/08/2016 à 06H00	22/08/2016 à 06H00	24H00	11H30	Portique P01BIS : Si le niveau de graisse dans le réservoir de la pompe de graisse est bas, le portique refuse de démarrer (paramètres) Portique P1BIS : Suite à la qualité d'eau rouillée du circuit d'abattage poussière, les électrovannes au niveau des vis convoyeurs présentent des pannes fréquentes par bouchage, FLS a procédé à l'élimination de ces pannes (22 par circuits des Portiques) ce qui a permis le redémarrage des portiques, retardé par le manque de la pression de refoulement de la pompe suite passage direct sans vannes à commande électrique = attendre l'augmentation de pression paramétrée de la pompe d'alimentation la RAM.	01H35mn	0	0	
22.08.2016	22/08/2016 à 06H00	23/08/2016 à 06H00	24H00	09H55	0	0	0	0	
23.08.2016	23/08/2016 à 06H00	23/08/2016 à 14H30	8H30	02H30	0	0	0	0	
			05H20H20mn			03H90mn	10mn	0	
					6Arrêts	1Arrêt	0Arrêt		

VISA FLS

VISA OCP

	Dossier Tests Probatoires Lot 3	
	Contract: 2.2068	
	JORF LASFAR - SUPERSTRUCTURES	Rev.00

Rapport

Essais probatoires

TESTS PROBATOIRES :

Photos corps étrangers passés dans les vis



Marques sur la spire de la vis





TESTS PROBATOIRES :

Photos corps étrangers passés dans les vis



Marques sur la spire de la vis



	Dossier Tests Probatoires Lot 3	
	Contract: 2.2068	
	JORF LASFAR - SUPERSTRUCTURES	
		Rev.00

Rapports

Journaliers

1^{er} bateau

Suivi journalier des essais des portiques à vis de déchargement soufre solide
et convoyeur D3Bis au projet superstructure portuaire

-Date de déchargement : 12/08/2016
-Navire : TOP FLIGHT
-Accostage du navire : 12/08/2016 à 07H25
-Ordre de déchargement : 12/08/2016 à 10H30
-Début de déchargement : 12/08/2016 à 11H15
-Tonnage à bord : 48150T
-Provenance : USA
-Nature de soufre : Granulé
-Circuit utilisé : D33/D4/D5/D6/SA3
-Fin de déchargement :
-Appareillage bateau :

Commentaire :

➤ Tonnage déchargé : (TE)

-Tonnage déchargé pour la journée du 12/08/2016 = 15853 T
-Cumule déchargé du navire = 15853T à 07H00 du 13/08/2016
-Reste à décharger = 32297T

Les principaux arrêts de déchargement du 12/08/2016 sont :

- Le portique P01BIS/caie N°2
 - 12H05-12H10 -Arrêt du CV D33 par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D33/D4(OCP)
 - 12H50-13H10 -Arrêt de portique par défaut de déclenchement du disjoncteur de La vis horizontale (FLS ont procéder d'augmenter l'ampérage du courant) (FLS)
 - 13H30-13H45 -Changement de la cale N°2 par la cale N°4 et utilisation du portique P02BIS
- Le portique P02BIS/caie N°4
 - 14H00-14H30 -Relève OCP (OCP)
 - 14H50-15H05 - Arrêt de portique par défaut de déclenchement du disjoncteur de La vis horizontale (FLS ont procéder une deuxième fois d'augmenter L'ampérage de courant) (FLS)
 - 16H25-16H130 - Arrêt du CV D33 par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D33/D4(OCP)
 - 17H00-17H15 - Arrêt du CV D33 par défaut de bourrage au niveau de la goulotte

Bon
tonnage

- **17H25-17H30** -Arrêt du CV D33 par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D33/D4(OCP)
- **18H05-18H10** - Arrêt du CV D33 par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D33/D4(OCP)
- **18H20-18H25** - Arrêt du CV D33 par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D33/D4(OCP)
- **19H45-20H00** - Arrêt du CV D33 par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D33/D4(OCP)
- **20H50-21H00** -Arrêt du CV D33 par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D33/D4(OCP)
- **22H00-22H30** -Relève OCP (OCP)
- **22H30-22H45** – Changement de la cale N°4 par la cale N°3(Bateau)
- **23H55-00H10** - Changement rouleau sup au niveau du CV D5(OCP)
- **03H10-04H00** - Arrêt du CV D06 par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D06/SA3(OCP)
- **04H00-04H20** -Changement de la cale N°3 par la cale N°1et utilisation du portique P01BIS (Bateau)
- **Le portique P01BIS/cale N°1**
- **05H45-06H00** – Arrêt du circuit suite à la relève OCP

Calcul de débit par heure

-Total temps d'arrêt= 05H00

-La durée de déchargement de 11H15 à 06H00=18H45

-Temps de service portiques =18H45-05H00=13H45

- **Le débit par heure = 15853T le Tonnage déchargé par jour/13H45(heures de service) =1178T/H =1200T/H**

Suivi journalier des essais des portiques à vis de déchargement soufre solide
et convoyeur D3Bis au projet superstructure portuaire

-Date de déchargement : **13/08/2016**
-Navire : **TOP FLIGHT**
-Accostage du navire : **12/08/2016 à 07H25**
-Ordre de déchargement : **12/08/2016 à 10H30**
-Début de déchargement : **12/08/2016 à 11H15**
-Tonnage à bord : **48150T**
-Provenance : **USA**
-Nature de soufre : **Granulé**
-Circuit utilisé : **D33/D4/D5/D6/SA3**
-Fin de déchargement :
-Appareillage bateau :

Commentaire :

➤ **Tonnage déchargé : (TE)**

-Tonnage déchargé pour la journée du 13/08/2016 = **12348 T**
-Cumule déchargé du navire = **28201T à 07H00 du 14/08/2016**
-Reste à décharger = **19949T**

Les principaux arrêts de déchargement du 13/08/2016 sont :

- **Le portique P01BIS/caie N°2**
 - 06H00-06H30 -Relève OCP(**OCP**)
 - 06H30-06H50 -Défaut de discordance au niveau du CV D5(**OCP**)
 - 09H00-09H15 -Défaut de bourrage au niveau de la goulotte de D6/SA3(**OCP**)
 - 09H15-09H40 -Changement de la cale N°1 par la cale N°5 et utilisation du portique P02BIS(**Bateau**)
- **Le portique P02BIS/caie N°5**
 - 09H40-11H25 -Arrêt du circuit sous demande de l'OCP pour dégagement d'une tôle de Revêtement de la goulotte de D6/SA3(**OCP**)
 - 13H00-13H25 -Arrêt de déchargement pour manutention par portique d'une passerelle Confectionnée par OCP pour les grutiers(**OCP**)
 - 14H00-14H30 -Relève OCP (**OCP**)
 - 16H00-16H10 - Arrêt du circuit par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D6/SA3(**OCP**)
 - 16H15-17H00 - Arrêt du circuit par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D6/SA3(**OCP**)
 - 17H05-17H40 - Arrêt du circuit par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D6/SA3(**OCP**)

- 18H35-19H00 - Arrêt du circuit par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D6/SA3(OCP)
- 19H40-19H50 - Arrêt du circuit par défaut de bourrage au niveau de la goulotte D6/SA3(OCP)
- 19H55-20H20 - Changement de la cale N°5 par la cale N°2 et utilisation du portique P01BIS(Bateau)
- Le portique P01BIS/cale N°2
- 22H00-22H30 - Relève OCP(OCP)
- 23H50-00H00 - Déclenchement de déluge au niveau du CV D6 suite à la présence de fumée Survenu de l'unité 53(OCP)
- 03H30-03H45 - Changement de la cale N°2 par la cale N°4 et utilisation du portique P02BIS (Bateau)
- Le portique P02BIS/cale N°4
- 03H50-04H00 – Sélection route de portique P02/D33(OCP)
- 05H45-06H00- Arrêt du circuit suite au début de la relève OCP (OCP)

Calcul de débit par heure

- Total temps d'arrêt= 09H40
- La durée de déchargement de 06H00 à 06H00=24H00
- Temps de service portiques =24H00-09H40=14H20
- Le débit par heure = 12348T le Tonnage déchargé par jour/14H20(heures de service) =869T/H =900T/H

Suivi journalier des essais des portiques à vis de déchargement soufre solide et convoyeur D3Bis au projet superstructure portuaire

Date de déchargement : 14/08/2016
 Navire : TOP FLIGHT
 Accostage du navire (permutation) : 12/08/2016 à 07H25
 Ordre de déchargement : 12/08/2016 à 10H30
 Début de déchargement : 12/08/2016 à 11H15
 Tonnage du navire : 48150T
 Provenance : USA
 Nature de soufre : Granulé
 Circuit utilisé : D33/D4/D5/D6/SA3
 Fin de déchargement :
 Appareillage bateau :

Commentaire :

➤ Tonnage déchargé : (TE)

-Tonnage déchargé pour la journée du 14/08/2016 = 9500T
 -Cumule déchargé du navire = 37500 T
 -Reste à décharger a bord du navire = 10650T

Les principaux arrêts de déchargement du 14/08/2016 sont :

• Le portique P02BIS/cales N°4 et N°3

- 06H00-06H40 - Relève des postés (OCP)
- 06H40-07H20 - Chute de pression d'eau d'abattage poussière au niveau de la cabine RAM (FLS)
- 07H50-08H05 - Changement de la cale N°4 à la cale N°3 (Bateau)
- 08H10-08H30 - Sortie du portique au parking et faire tourner la vis verticale en sens inverse pour le dégagement d'un corps étranger mais sans résultat (FLS)
- 10H15-11H05 - Arrêt du portique pour contrôle d'un bruit anormal entendu au niveau de la vis G2 mais le persiste toujours (FLS)
- 11H15-11H25 - Arrêt répétitif du portique par fausse indication du manque de pression d'eau DCI dans le réservoir (FLS)
- 11H25-11H45 - Changement du portique P02 par le portique P01 sur la cale N°3 (FLS)

• Le portique P01BIS /cale N°3 et N°1

- 14H00-14H30 - Relève des postés (OCP)
- 15H20-15H30 - Manutention de la chargeuse et l'introduction dans la cale N°3 (OCP)

- 18H10-18H25 - Collecte du produit par la chargeuse dans la cale N°3 (OCP)
- 18H35-19H20 - Arrêt du circuit par fausse indication du détecteur d'incendie (OCP)
- 20H00-20H30 - Arrêt du circuit par fausse indication du détecteur d'incendie (OCP)
- 22H00-22H55 - Relève des postés (OCP)
- 23H20 - Finition de la cale N°3
- 23H20-23H45 - Manutention de la chargeuse de la cale N°3 au quai (OCP)
- 23H45-00H15 - Manutention des big bag de la cale N°3 vers la cale N°1 (OCP)
- 03H50-04H20 - Manutention de la chargeuse du quai et l'introduction à la cale N°1 (OCP)
- 04H20-04H35 - Attente ramassage du produit par la chargeuse (OCP)
- 05H20-06H00 - Défaut de discordance des convoyeurs D33 et D4 (OCP)

Calcul de débit par heure

-Total temps d'arrêt= 08H40mn

-La durée de déchargement de 06H00 à 06H00=24H00

-Temps de service portiques =24H00-08H40=15H20

- Le débit par heure = 620T/H (Préparation et Finition en cours des cales par chargeuses et portique)

Suivi journalier des essais des portiques à vis de déchargement soufre solide
et convoyeur D3Bis au projet superstructure portuaire

-Date de déchargement : **15/08/2016**
 -Navire : **TOP FLIGHT**
 -Accostage du navire : **12/08/2016 à 07H25**
 -Ordre de déchargement : **12/08/2016 à 10H30**
 -Début de déchargement : **12/08/2016 à 11H15**
 -Tonnage à bord : **48150T**
 -Provenance : **USA**
 -Nature de soufre : **Granulé**
 -Circuit utilisé : **D33/D4/D5/D6/SA3**
 -Fin de déchargement :
 -Appareillage bateau :

Commentaire :

➤ Tonnage déchargé : (TE)

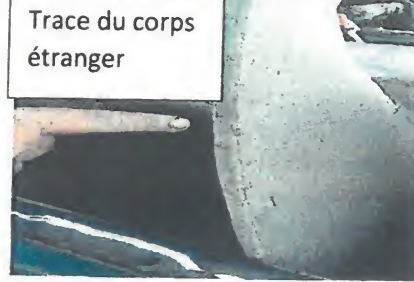
-Tonnage déchargé pour la journée du 15/08/2016 = **6130T**
 -Cumule déchargé du navire = **43653T à 07H00 du 16/08/2016**
 -Reste à décharger = **4497T**

Les principaux arrêts de déchargement du 15/08/2016 sont :

- Le portique P01BIS/caie N°1
- 06H00-09H55 -Défaut de discordance au niveau du CV D33 et D4(**OCP**)
- 09H55-10H10 -Soudage du gousset au niveau de la tête d'alimentation(**FLS**)
- 10H20-10H55 -Arrêt du circuit suite au défaut de déport bande du CV SA3(**OCP**)
- 10H20-10H55 -Changement de la cale N°1 vers la cale N°4 (**Bateau**)
- 11H50-12H50 -élimination des filtres d'eau installés au niveau du circuit d'eau d'incendie suite à
Leurs explosions par excès de pression (16BAR selon FLS) (**FLS**)

**06H00 à 16H50 -Le non disponibilité du portique P02BIS suite aux travaux de contrôle
du bruit anormal senti au niveau du premier tronçon de la vis G2 =traces d'un corps
étranger introduit entre l'hélice de la vise et la chemise de la vis voir photo(**FLS**).**

Trace du corps
étranger



- 13H30-13H50 -Changement de la cale N°4 vers la cale N°1 (**Bateau**)
 - 14H00-14H30 -Relève OCP (**OCP**)
 - 15H45-16H15 – Ramassage du produit dans la cale N°1(**OCP**)
 - 18H30-18H45-Suit du ramassage de produit dans la cale N°1(**OCP**)
 - 18H55-19H30-Suit du ramassage de produit dans la cale N°1plus la relève SOS(**OCP**)
 - 19H55 –Finition de la cale N°1
 - 19H55-20H30 –Manutention de la chargeuse de la cale N°1 vers le quai (**OCP**)
 - 20H30-21H00 –Manutention des big bag de la cale N°1 vers la cale N°5(**OCP**)
 - 21H00-21H15 – Positionnement du portique P02BIS sur la cale N°5
 - Le portique P02BIS/cale N°5
 - 22H00-22H35 -Relève OCP(**OCP**)
 - 22H35-23H25 -Arrêt de portique pour changement d'un panneau d'explosion au niveau de la Goulotte de jetée de la vis V/la vis H suite à son déformation par dépression (Vers l'intérieur) (**FLS**)
 - 02H20-03H50 –Dépose et déplacement la passerelle Confectionné par l'OCP pour la Manipulation du portique par les conducteurs OCP de la cale N°5 vers la cale N°4 de (**travaux faites par FLS SOS**)
-Manutention de deux chargeuses du quai vers la cale N°5 (**OCP**)
- NB : cette passerelle confectionnée par OCP pour les conducteurs n'est plus utilisé par les conducteurs FLS et elle gêne le portique pendant la phase de finition (le crochet du palan touche cette passerelle) (réclamation FLS).**
- 04H00-04H30 –Arrêt de circuit par défaut de fausse détection de fumée sans déclenchement De déluge au niveau du CV D33(**OCP**)
 - 04H45-04H55- Arrêt de circuit une deuxième fois par défaut de fausse détection de fumée sans Déclenchement de déluge au niveau du CV D33(**OCP**)
 - 05H00-05H15 - Arrêt de circuit une troisième fois par défaut de fausse détection de fumée sans Déclenchement de déluge au niveau du CV D33(**OCP**)

Calcul de débit par heure

- Total temps d'arrêt= 12H35
- La durée de déchargement de 06H00 à 06H00=24H00
- Temps de service portiques =24H00-12H35=11H25
- Le débit par heure = 6130T le Tonnage déchargé par jour/11H25(heures de service) =544T/H =600T/H

Suivi journalier des essais des portiques à vis de déchargement soufre solide
et convoyeur D3Bis au projet superstructure portuaire

Date de déchargement : 16/08/2016
Navire : TOP FLIGHT
Accostage du navire (permutation) : 12/08/2016 à 07H25
Ordre de déchargement : 12/08/2016 à 10H30
Début de déchargement : 12/08/2016 à 11H15
Tonnage du navire : 48150T
Provenance : USA
Nature de soufre : Granulé
Circuit utilisé : D33/D4/D5/D6/SA3
Fin de déchargement : 17/08/2016 à 04H10
Appareillage bateau : 17/08/2016 à 07H00

Commentaire :

➤ Tonnage déchargé : (TE)

-Tonnage déchargé pour la journée du 16/08/2016 = 4520T
-Cumule déchargé du navire = 48150 T
-Reste à décharger a bord du navire = 00T

Les principaux arrêts de déchargement du 16/08/2016 sont :

• Le portique P02BIS/cales N°5 et N°4

- 06H00-06H35 - Relève des postés (OCP)
- 08H55 - Finition de la cale N°5
- 09H00-09H20 - Manutention de la passerelle des opérateurs de la cale N°4 vers le quai (OCP)
- 09H20-10H00 - Manutention des deux chargeuses de la cale N°5 au quai (OCP)
- 10H00-10H15 - Graissage de la tête d'alimentation (FLS)
- 11H25-11H45 - Manutention de la chargeuse du quai à la cale N°4 (OCP)
- 14H00-14H30 - Relève des postés (OCP)
- 14H30-14H45 - Changement de la chargeuse en panne dans la cale N°4 (OCP)
- 14H45-15H00 - Changement de 04 rouleaux amortisseurs sur la table d'alimentation (FLS)
- 16H30-17H00 - Soufflage des parois de la cale N4 par l'équipage du navire (Bateau)
- 18H55-19H30 - Collecte du produit par la chargeuse (OCP)
- 20H50-21H30 - Manutention de la chargeuse de la cale N°4 au quai et les big bag à la cale N°2 (OCP)

- Le portique P01BIS /cale N°2
- 22H00-22H30 -Relève des postés(OCP)
- 23H50-00H40 -Manutention de deux chargeuses du quai à la cale N°2 (OCP)
- 00H50-01H15 - Attente ramassage du produit par les chargeuses(OCP)
- 04H10 - Finition de la cale N°2 et fin de déchargement
- 04H10-04H50 -Manutention des deux chargeuses et les big bag de la cale N°2 au quai(OCP)



Calcul de débit par heure

-Total temps d'arrêt= 07H20mn

-La durée de déchargement de 06H00 à 06H00=24H00

-Temps de service portiques =24H00-07H20=16H40

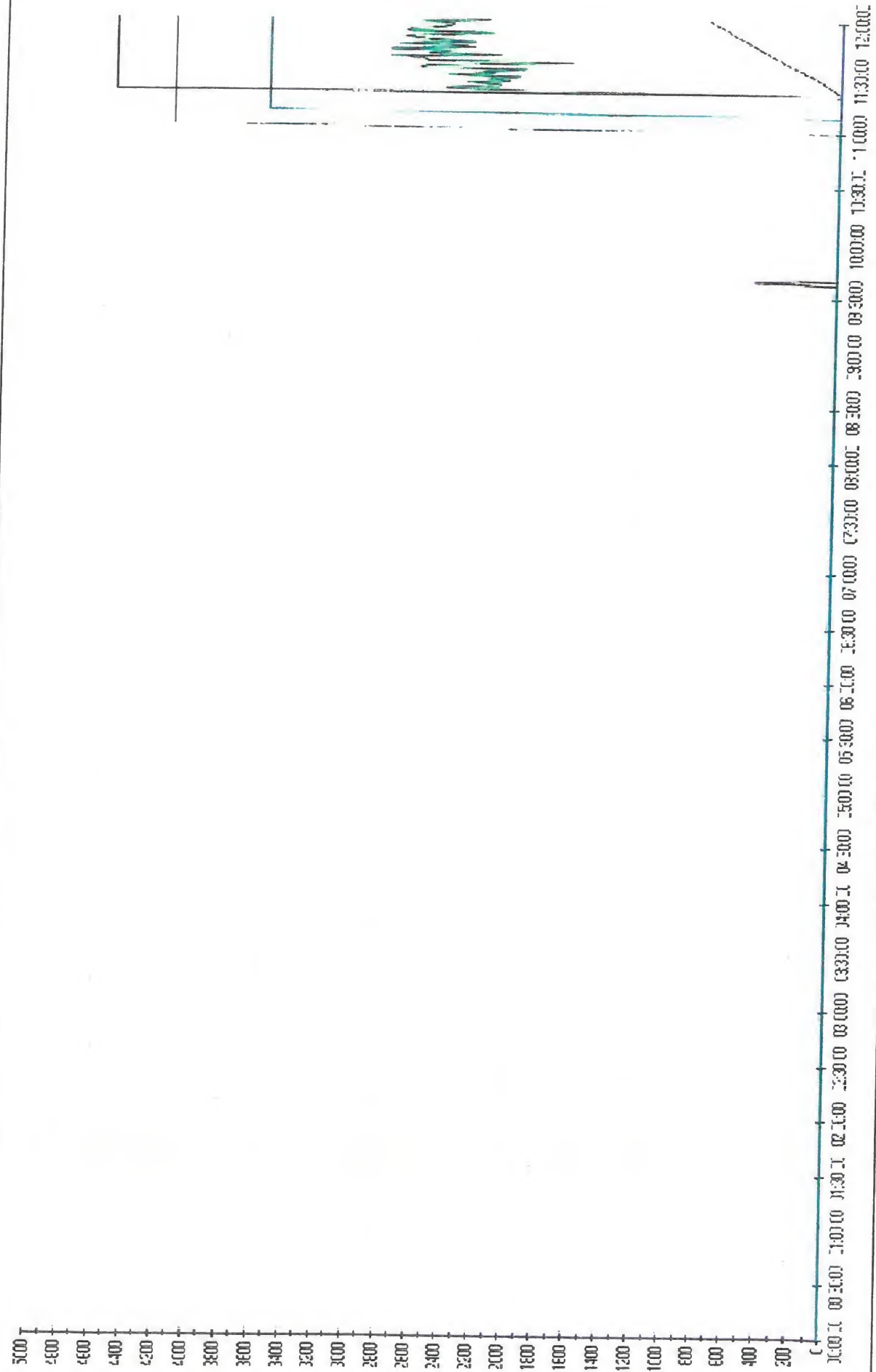
- Le débit par heure = 271,2T/H (Préparation et Finition des cales par chargeuses et portique)

	Dossier Tests Probatoires Lot 3	
	Contract: 2.2068	
	JORF LASFAR - SUPERSTRUCTURES	Rev.00

Courbes

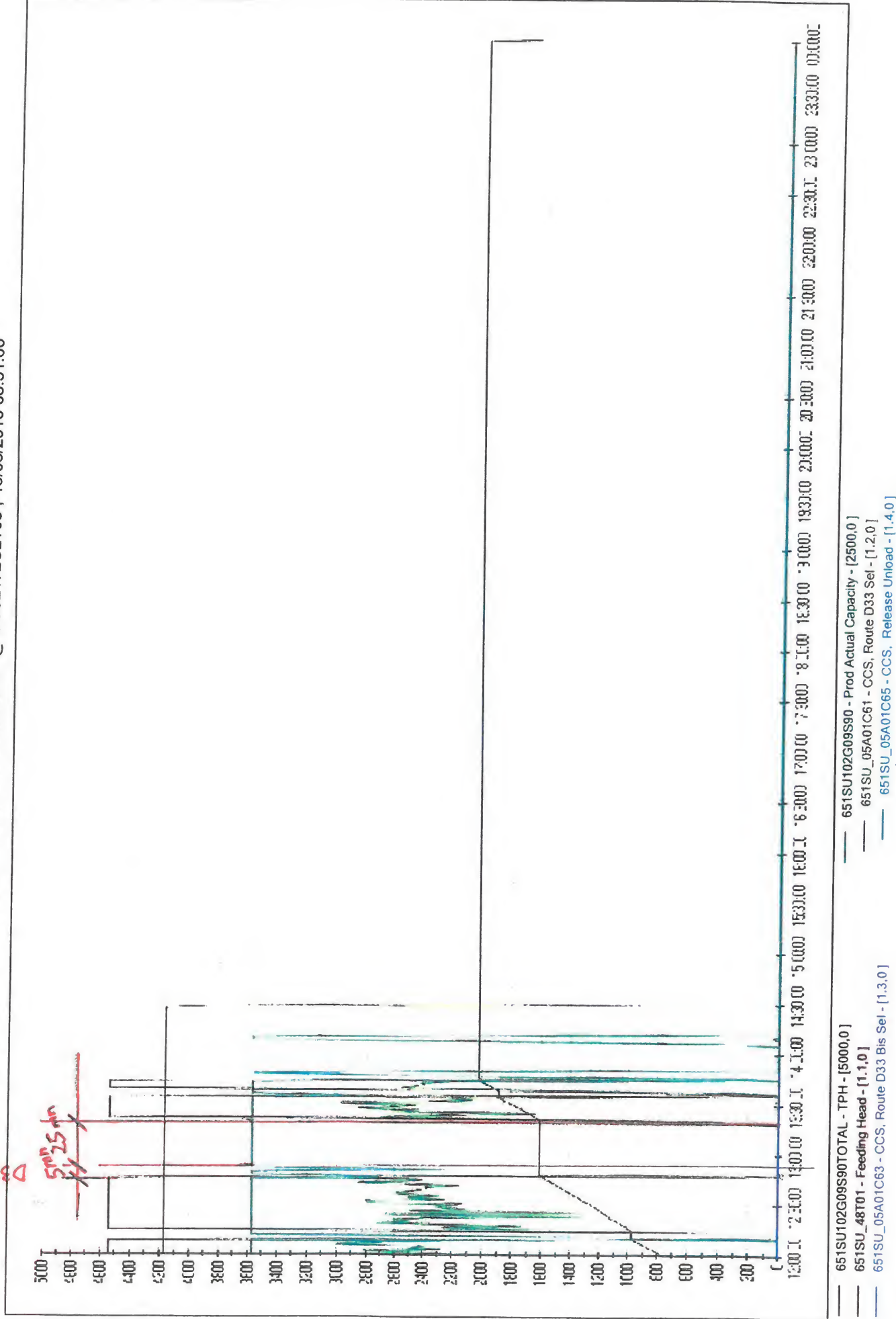
1er bateau

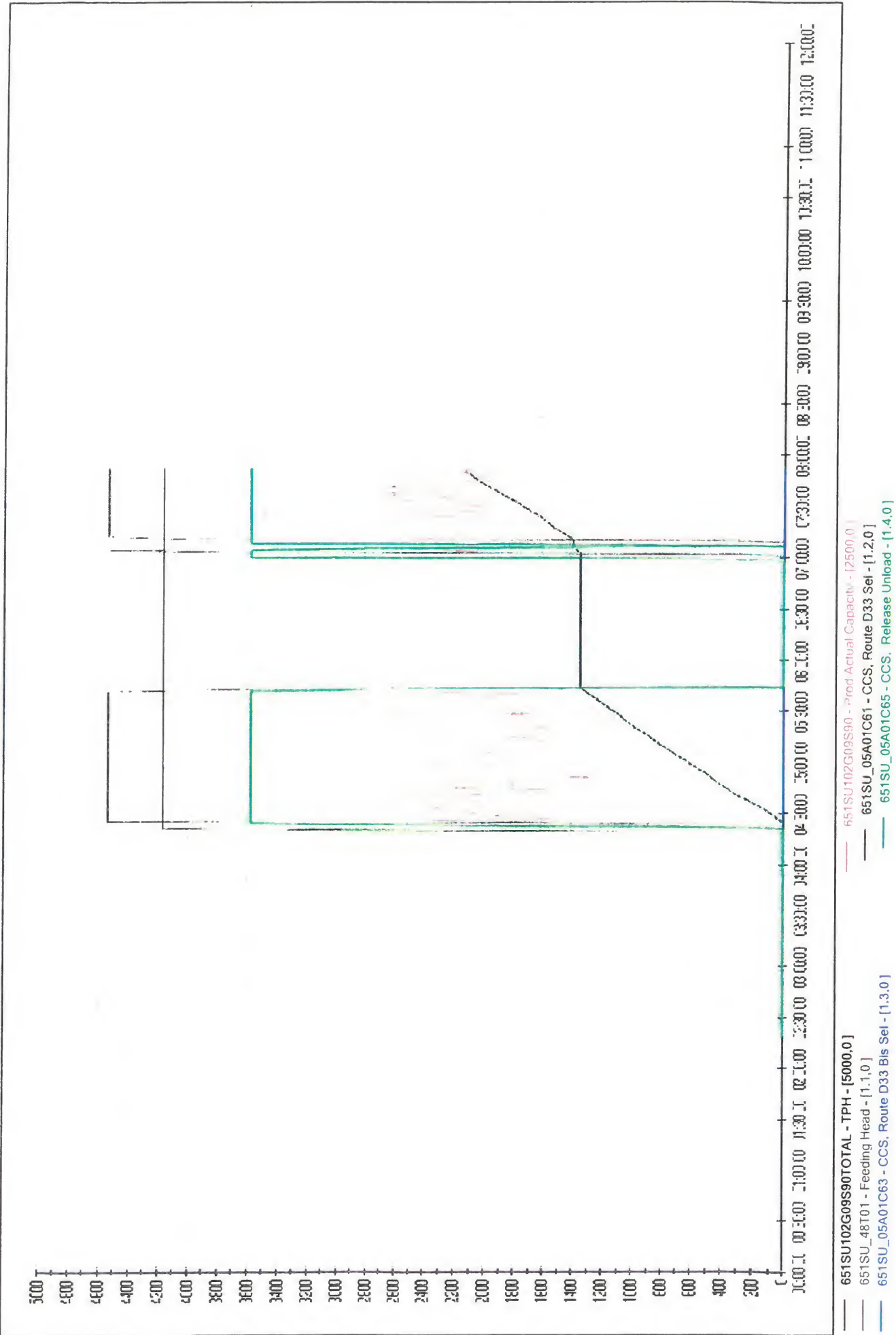
hazim , 12 hours - 60 secs average : 12/08/2016 00:00:00 - 12/08/2016 12:00:00..... @ SCS2172CLT05 , 13/08/2016 08:50:25

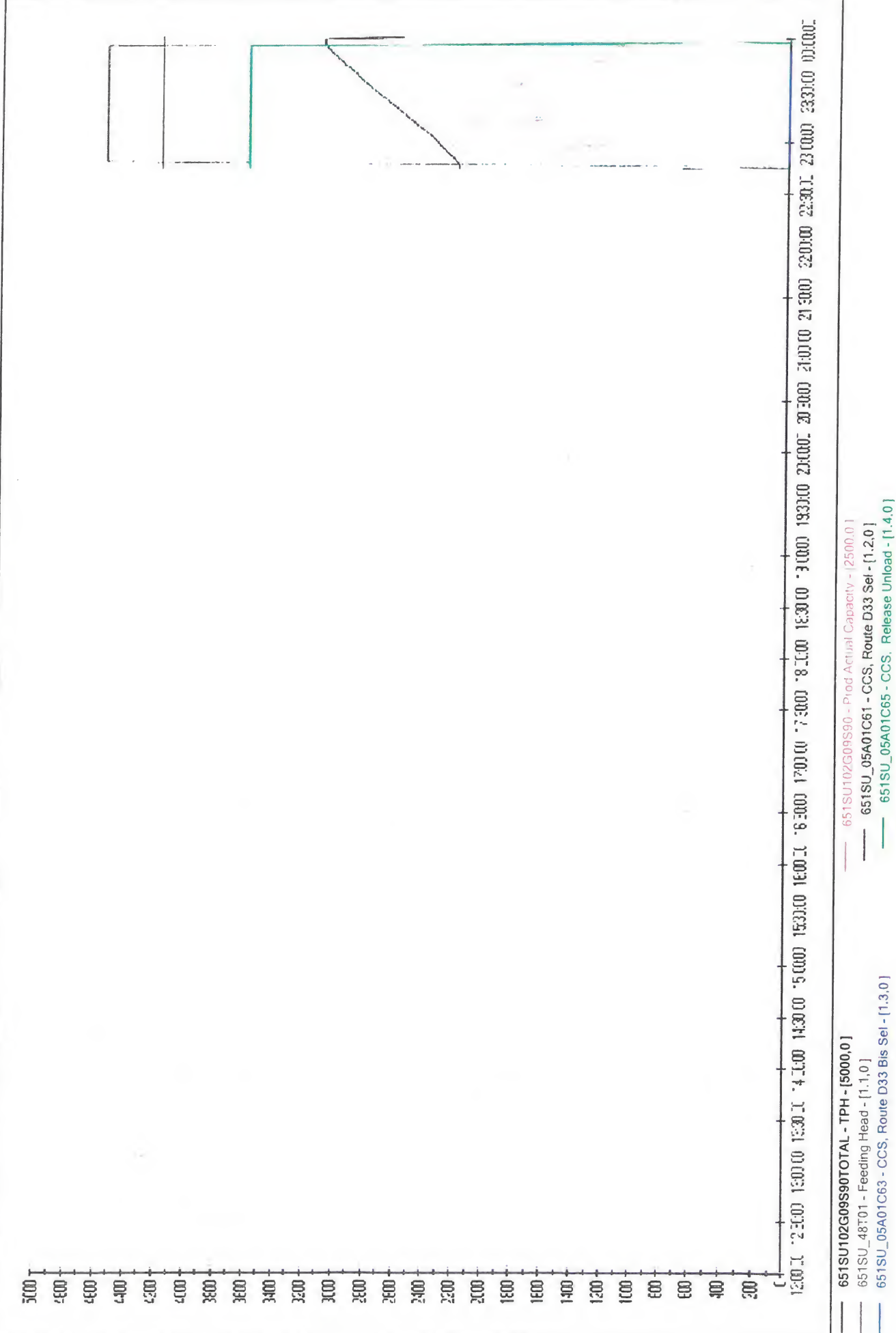


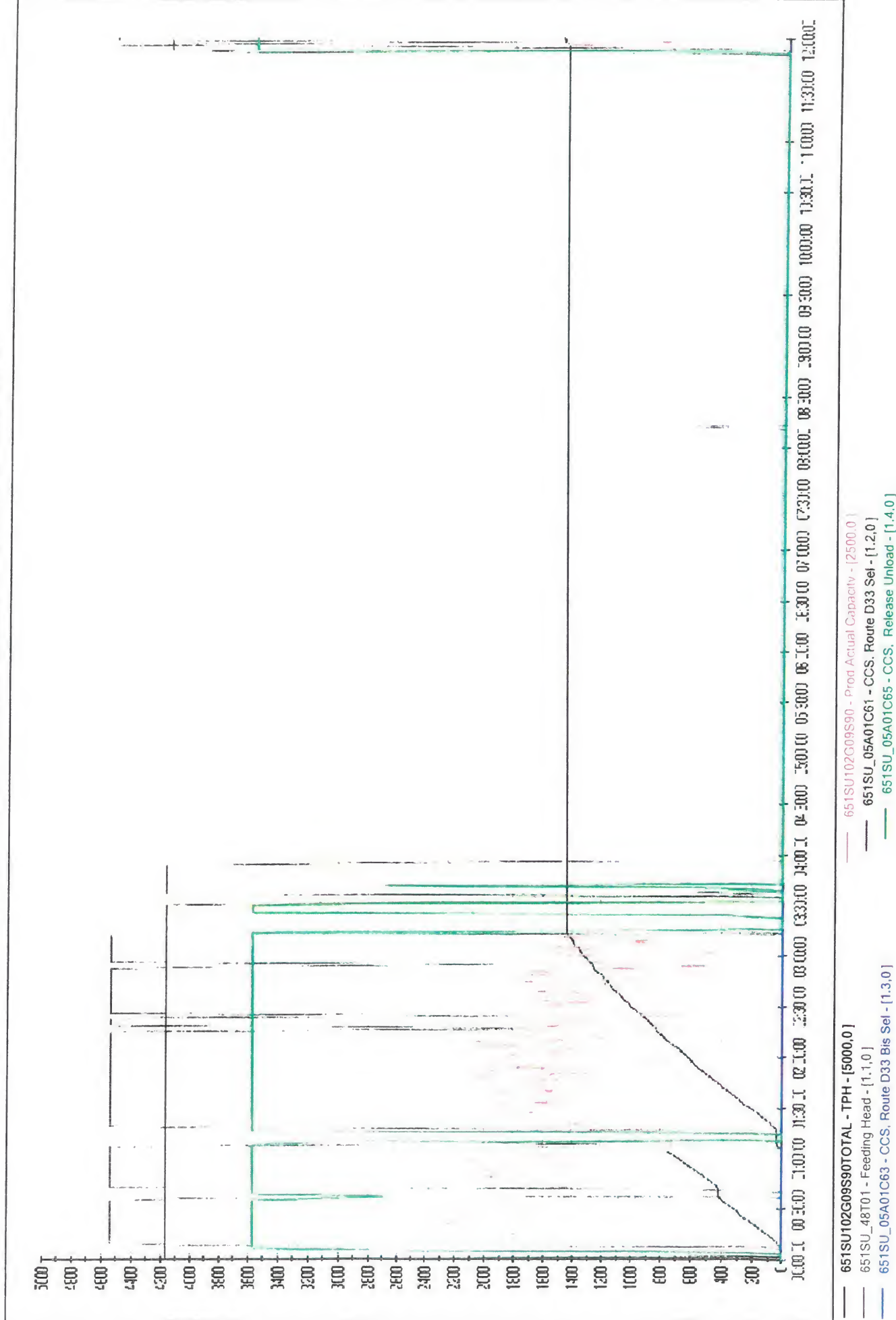
651SU102G09S90TOTAL - TPH - [5000.0]
651SU_48T01 - Feeding Head - [1.1.0]
651SU_05A01C63 - CCS, Route D33 Bis Sel - [1.3.0]

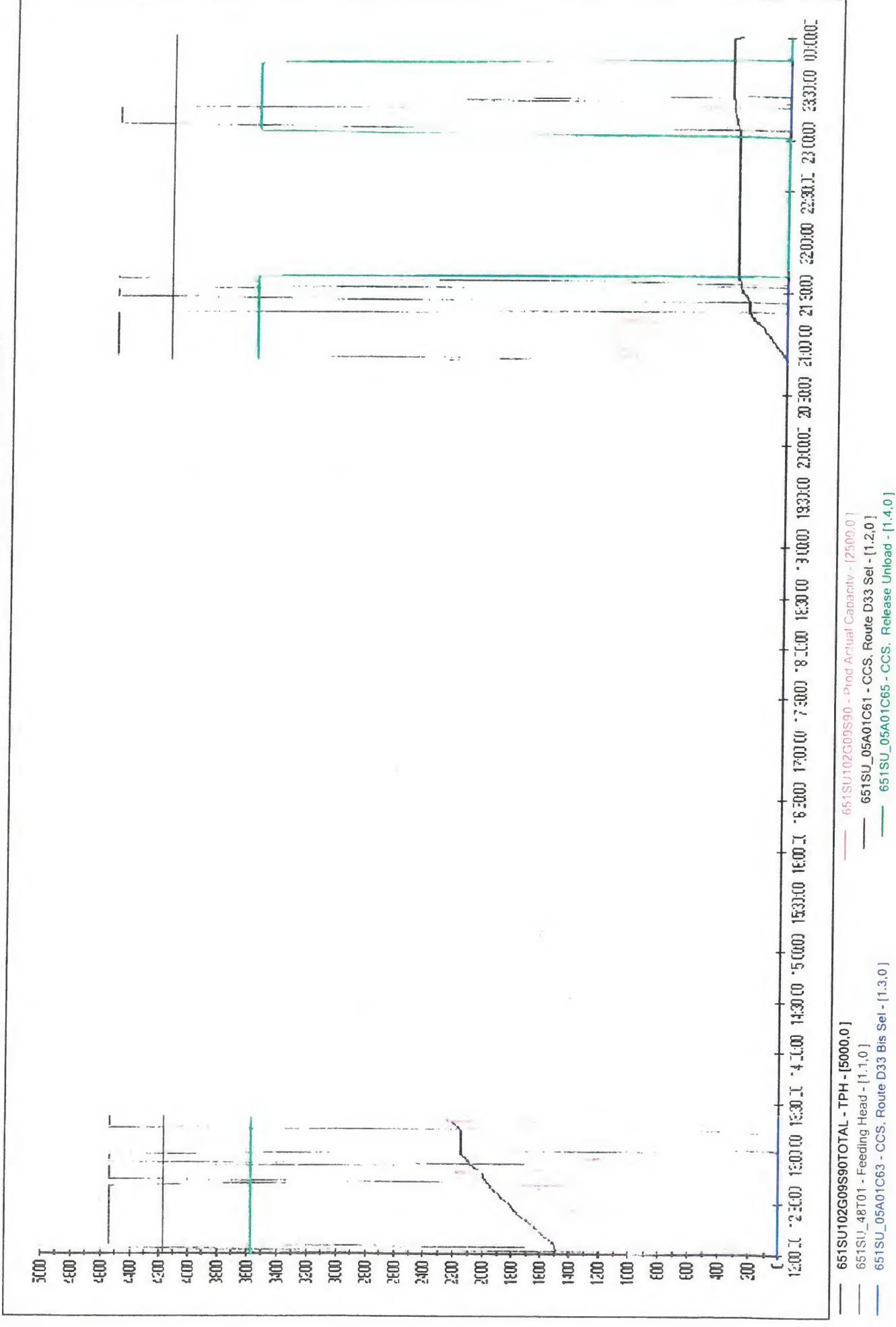
651SU102G09S90 - Prod Actual Capacity - [2500.0]
651SU_05A01C61 - CCS, Route D33 Sel - [1.2.0]
651SU_05A01C65 - CCS, Release Unload - [1.4.0]

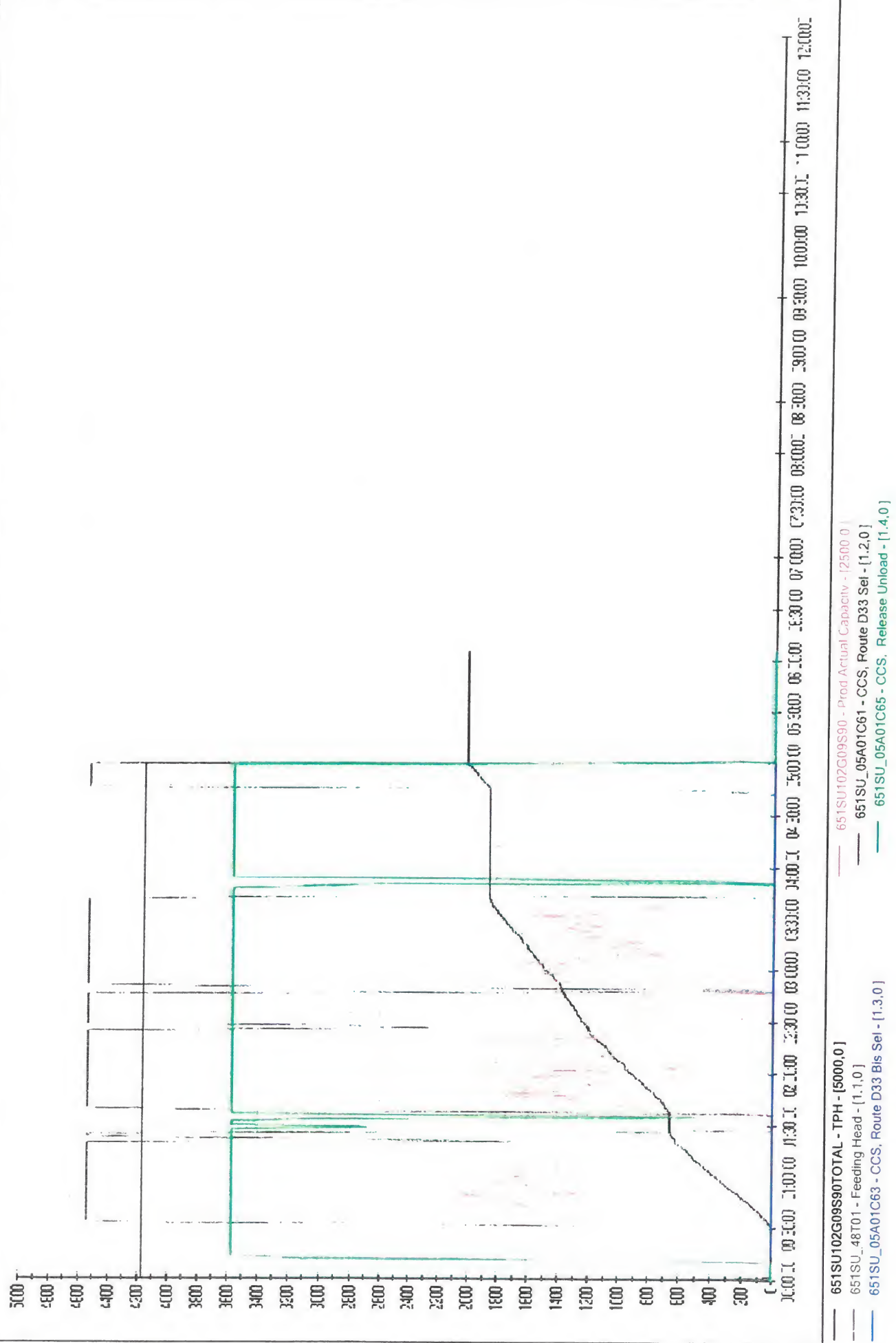


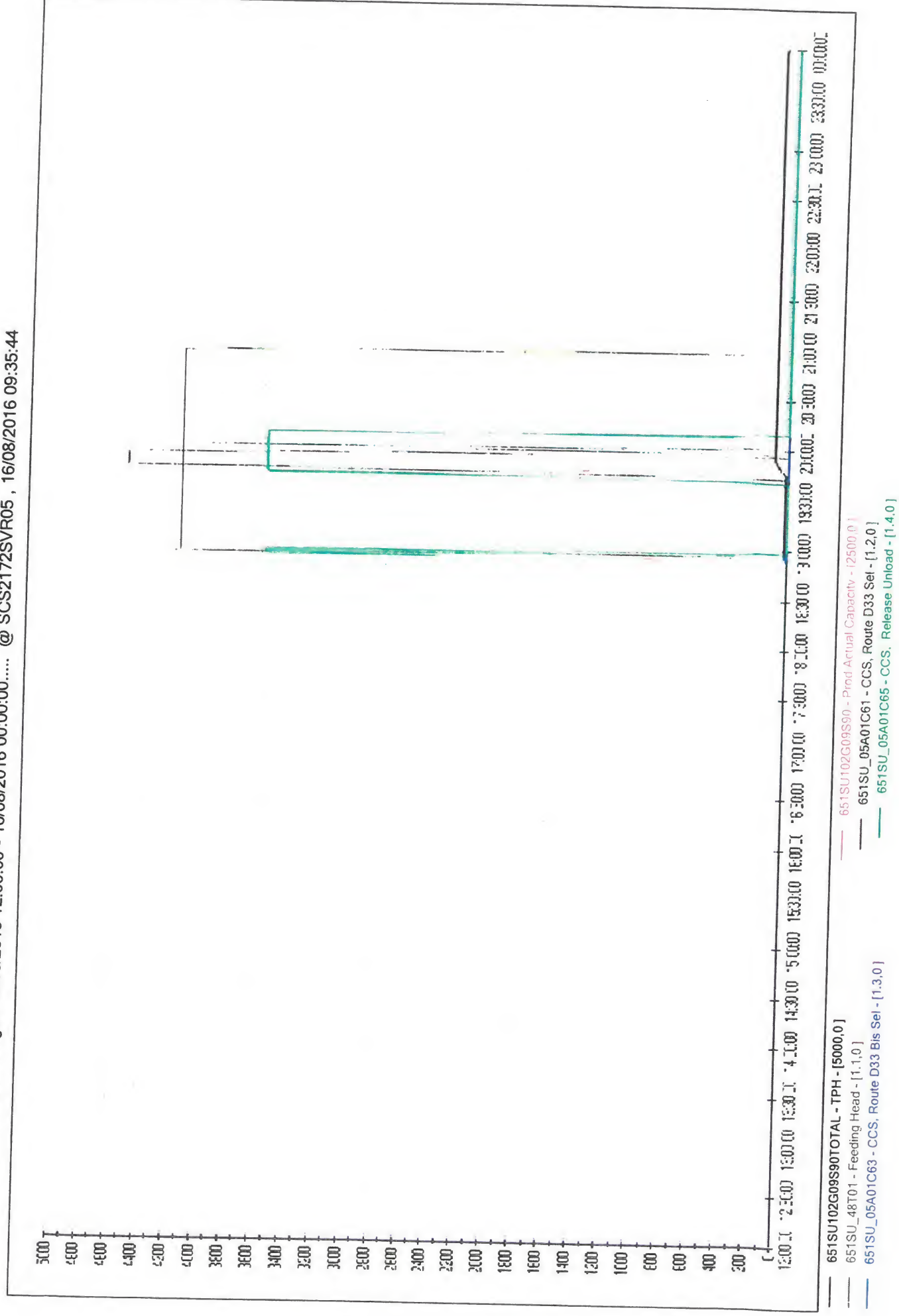


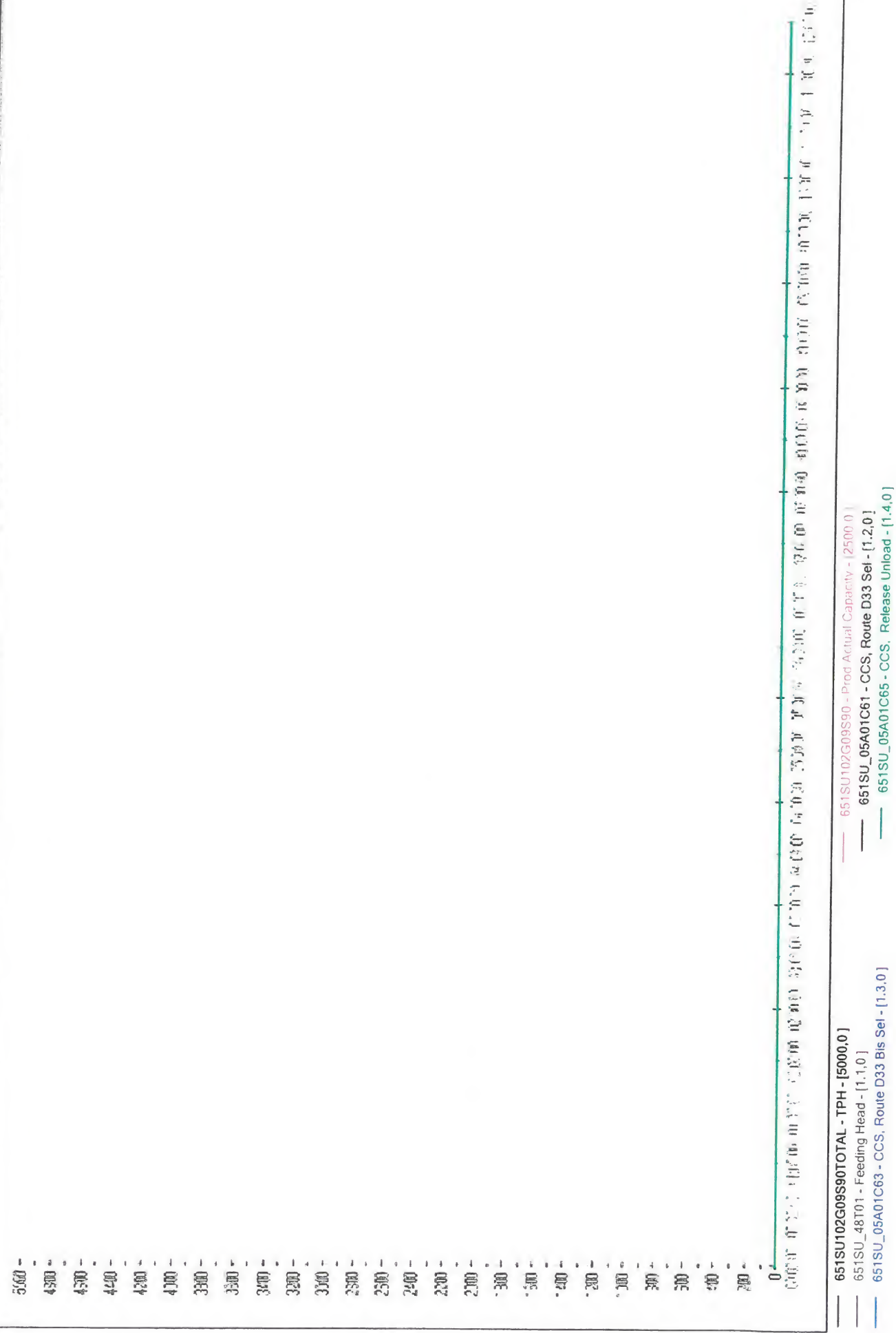


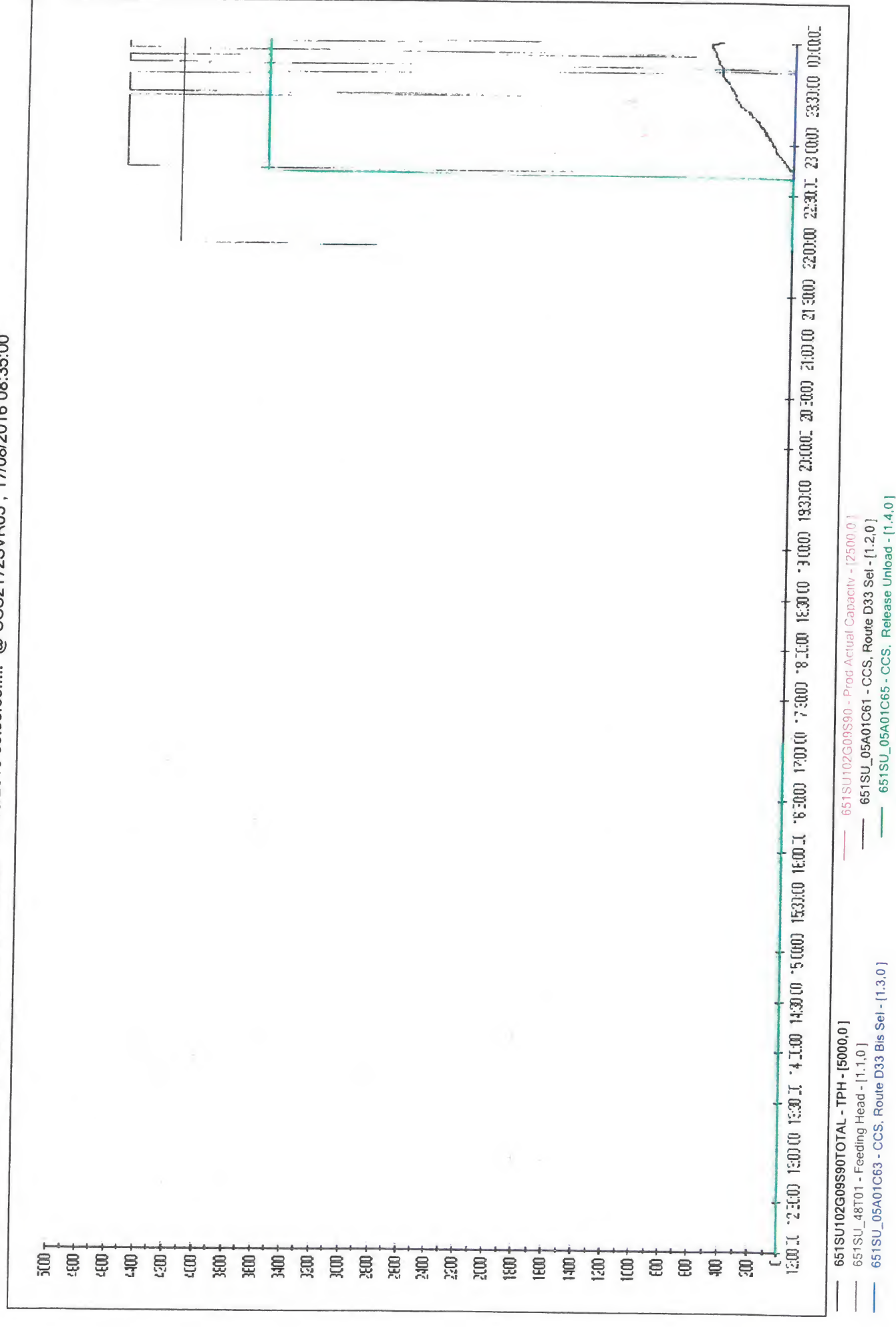




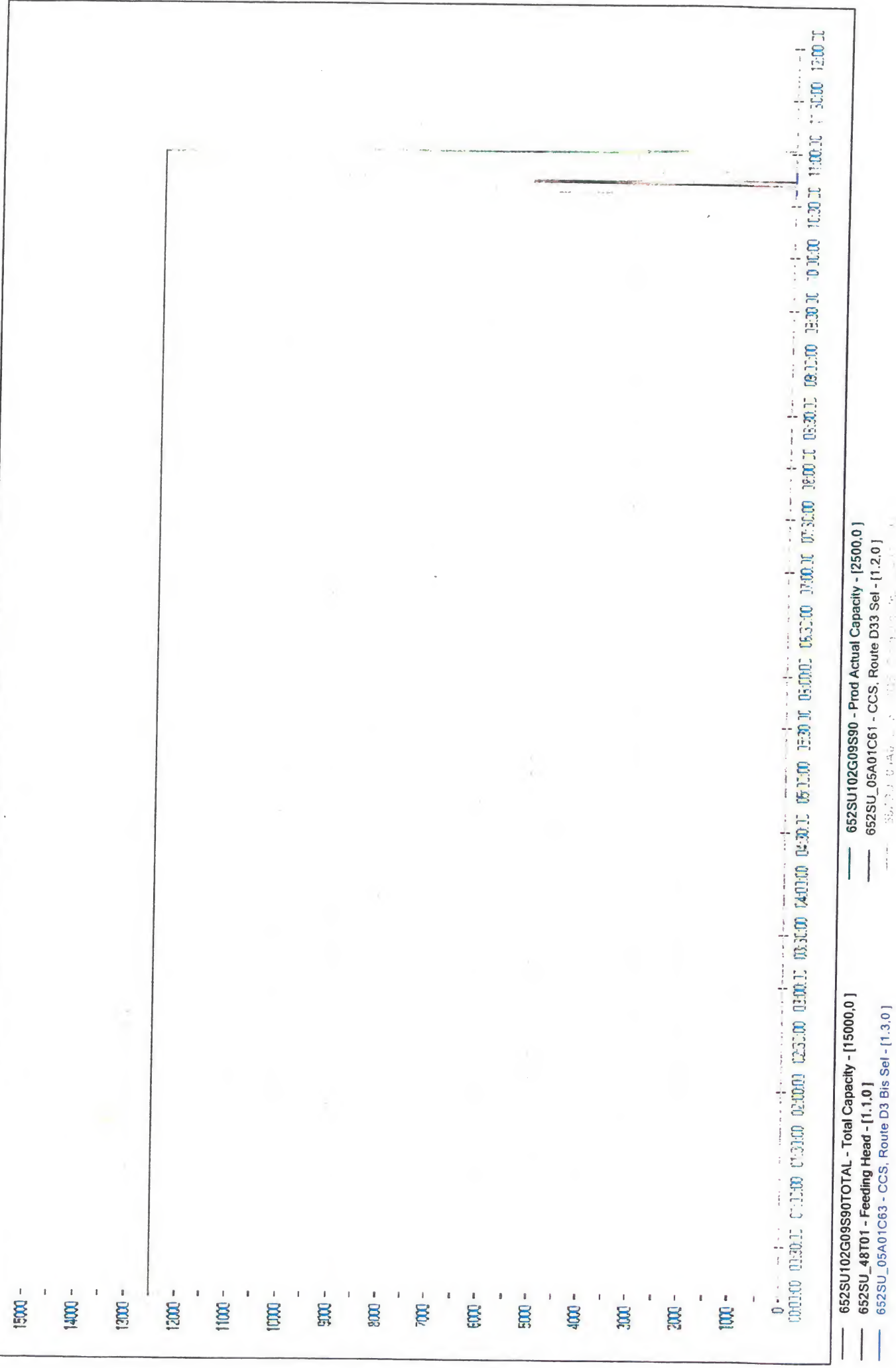


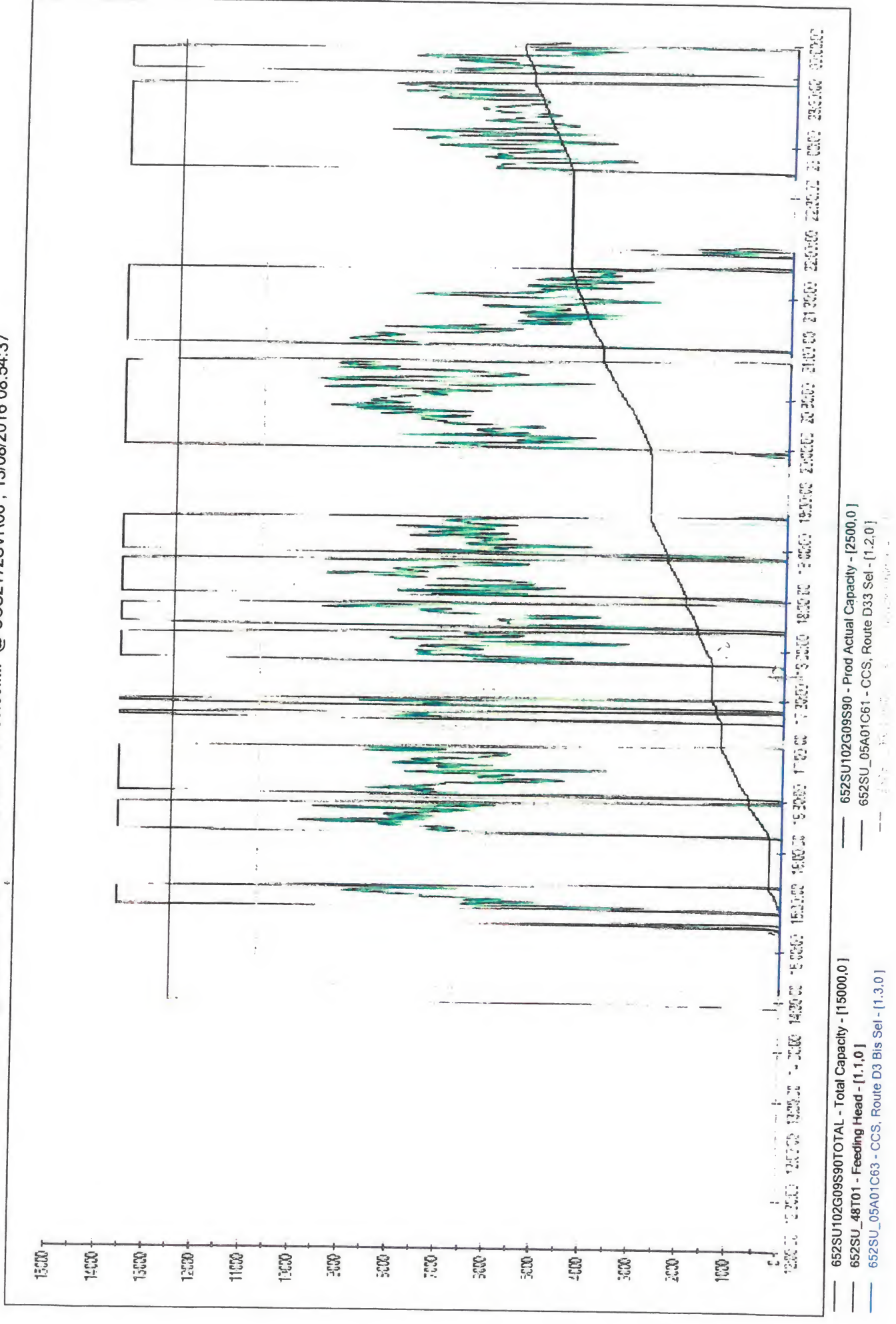


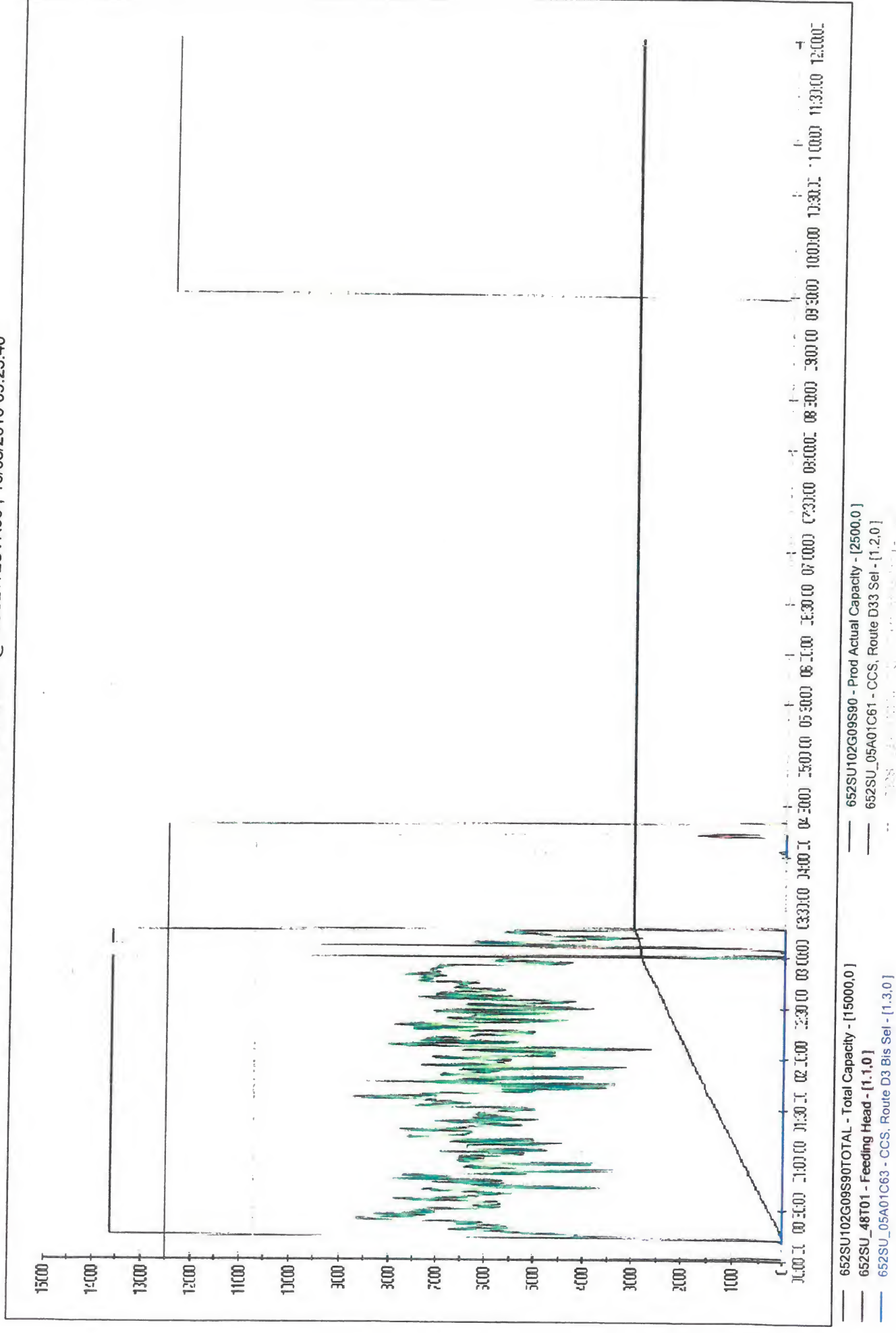


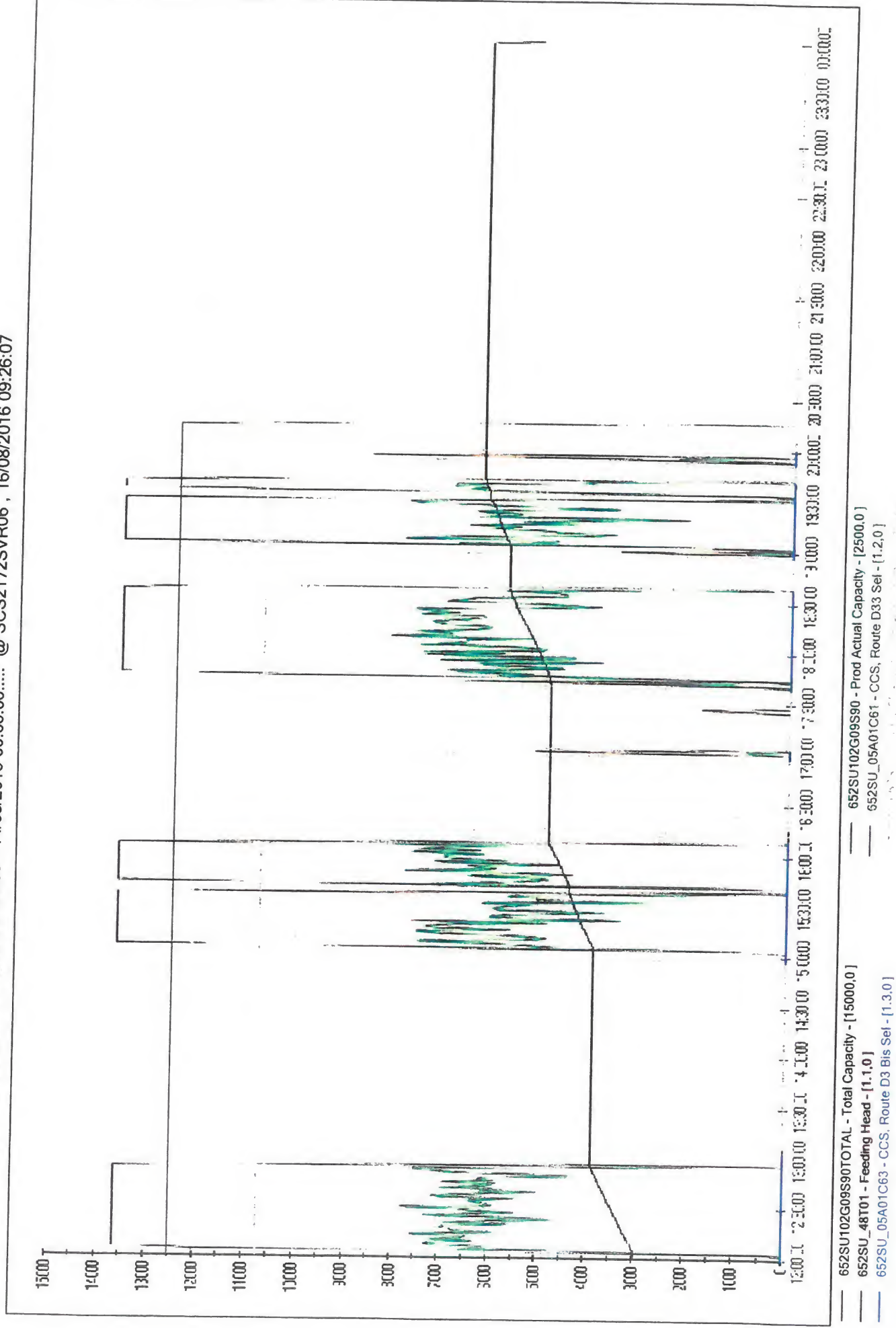


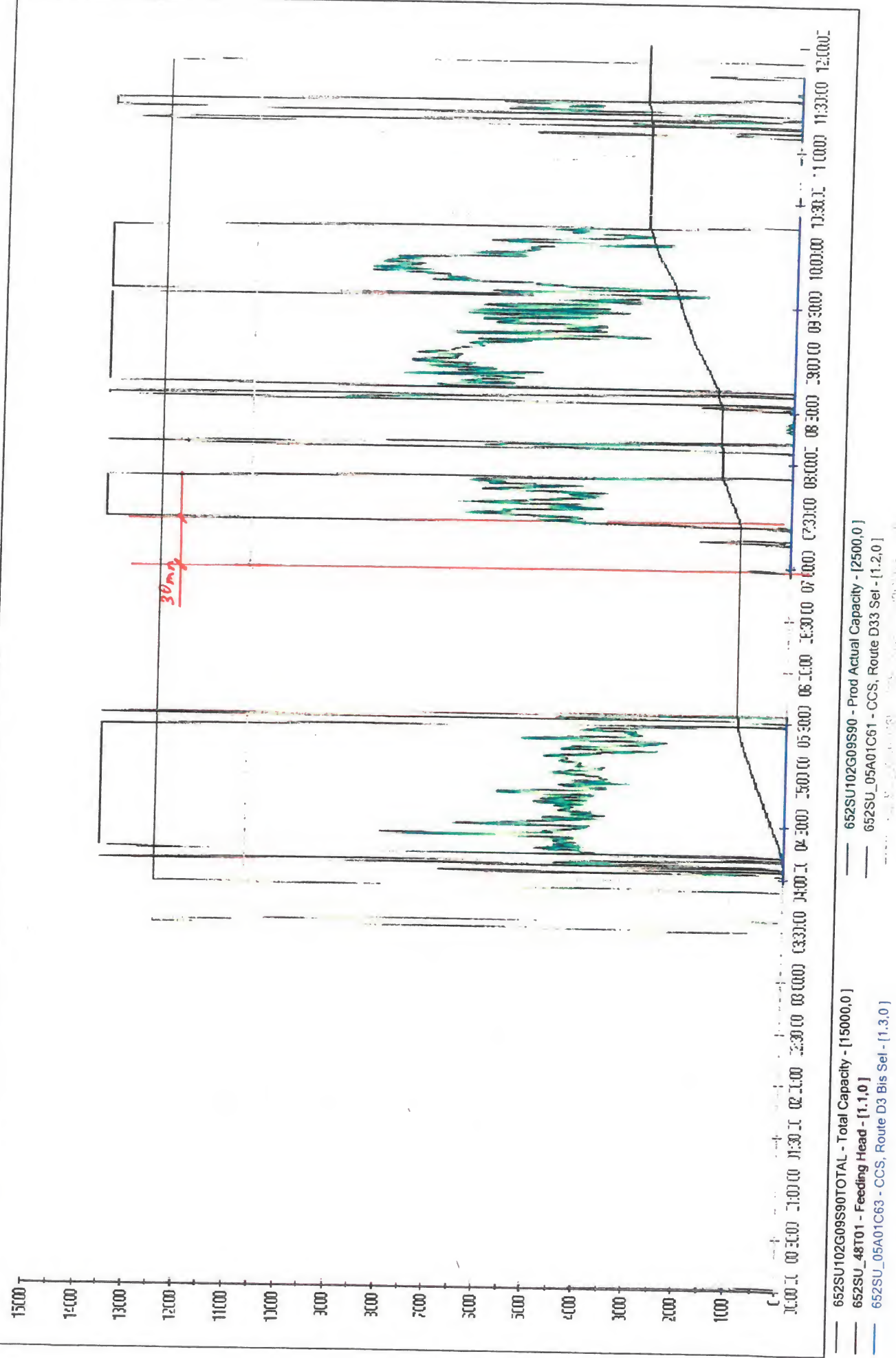
hazim , 12 hours - 60 secs average : 12/08/2016 00:00:00 - 12/08/2016 12:00:00..... @ SCS2172SVR06 , 13/08/2016 08:54:02

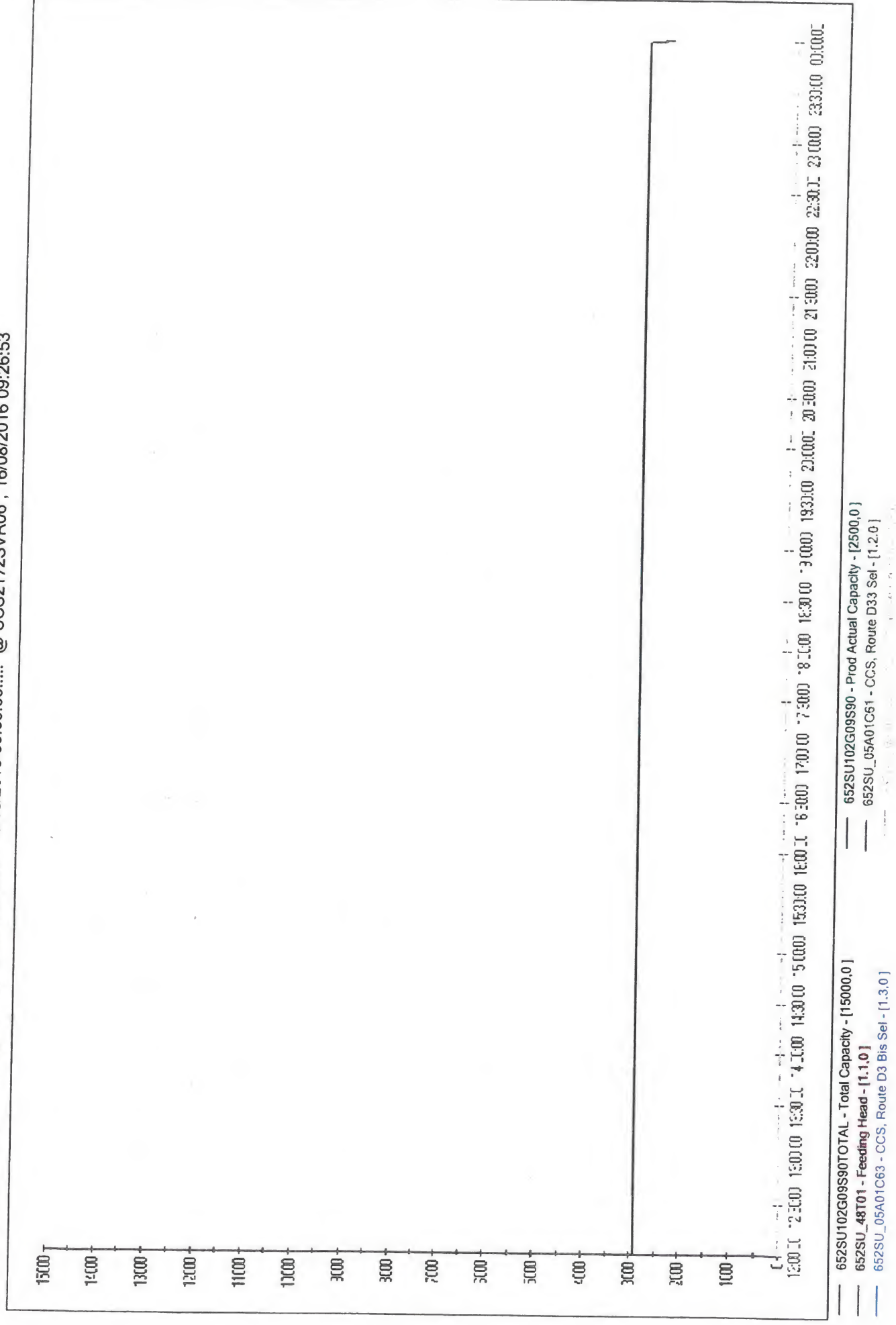


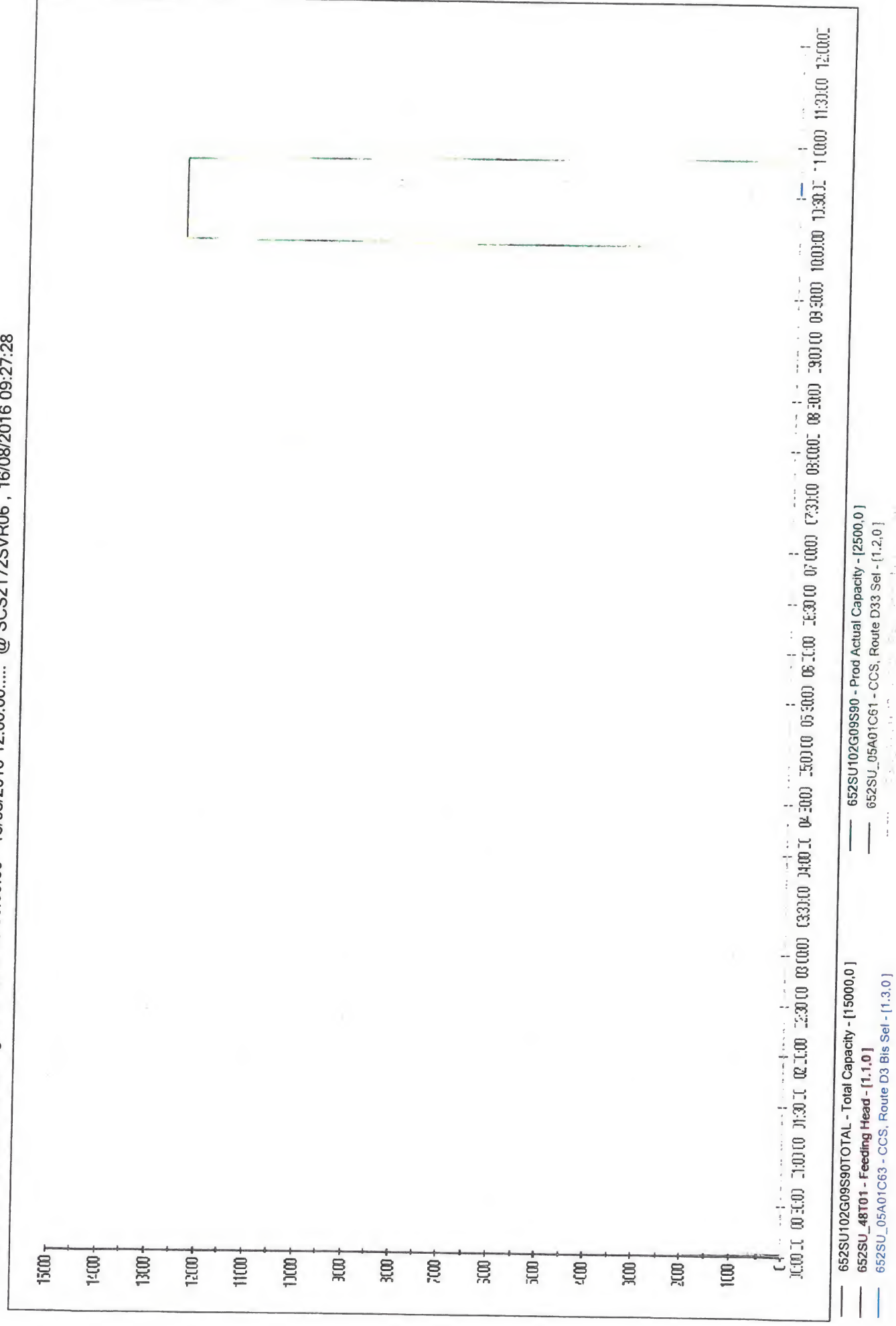


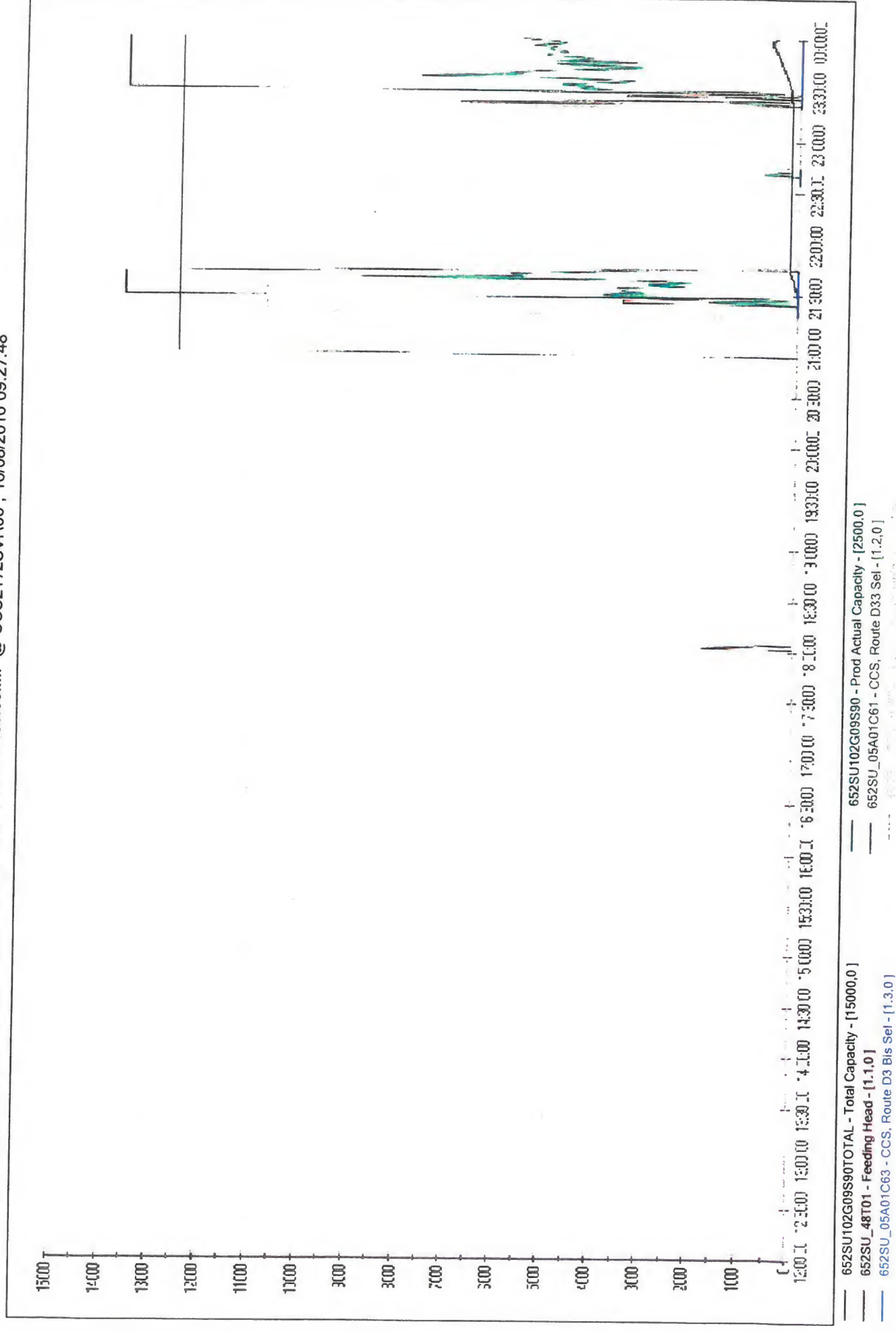


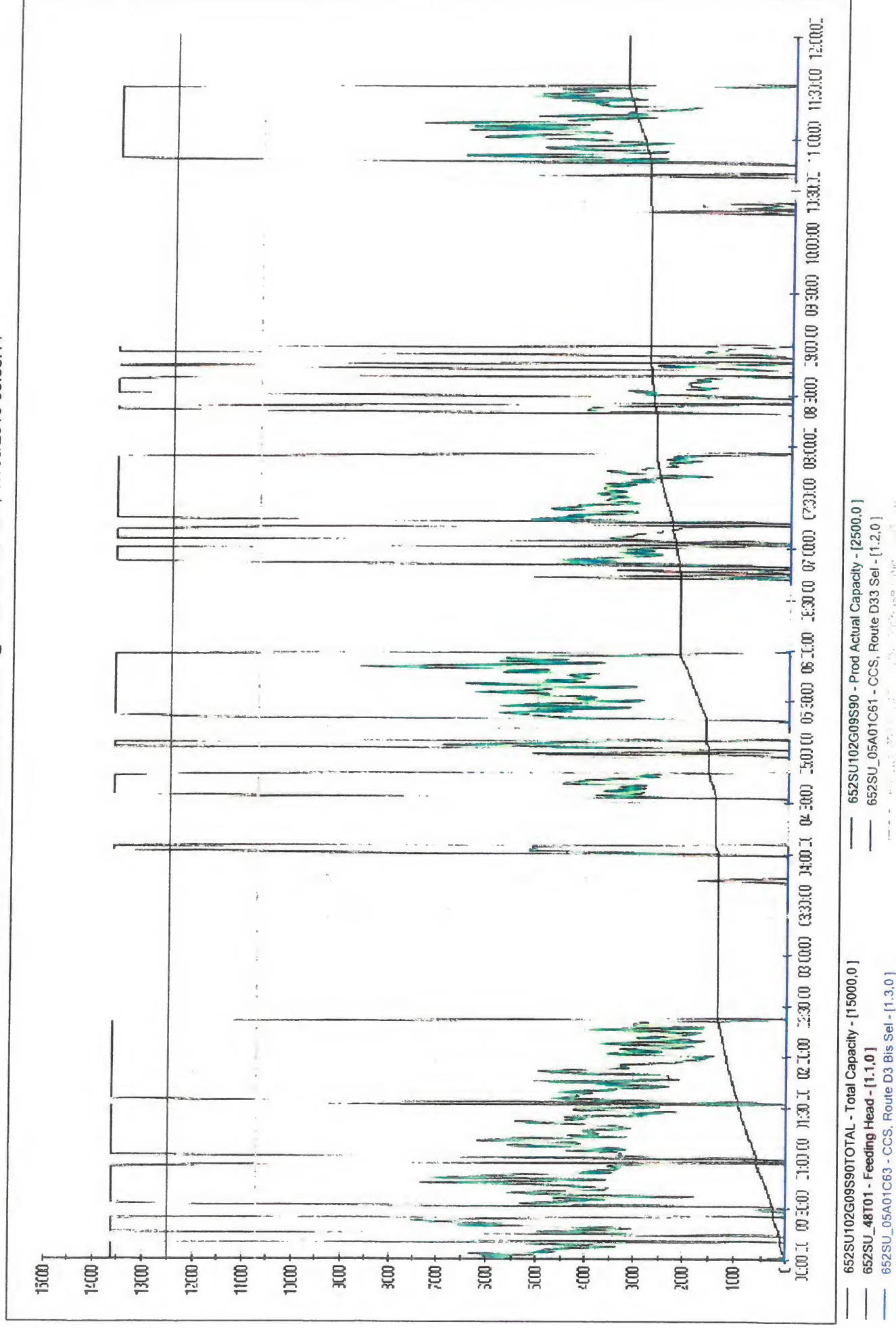


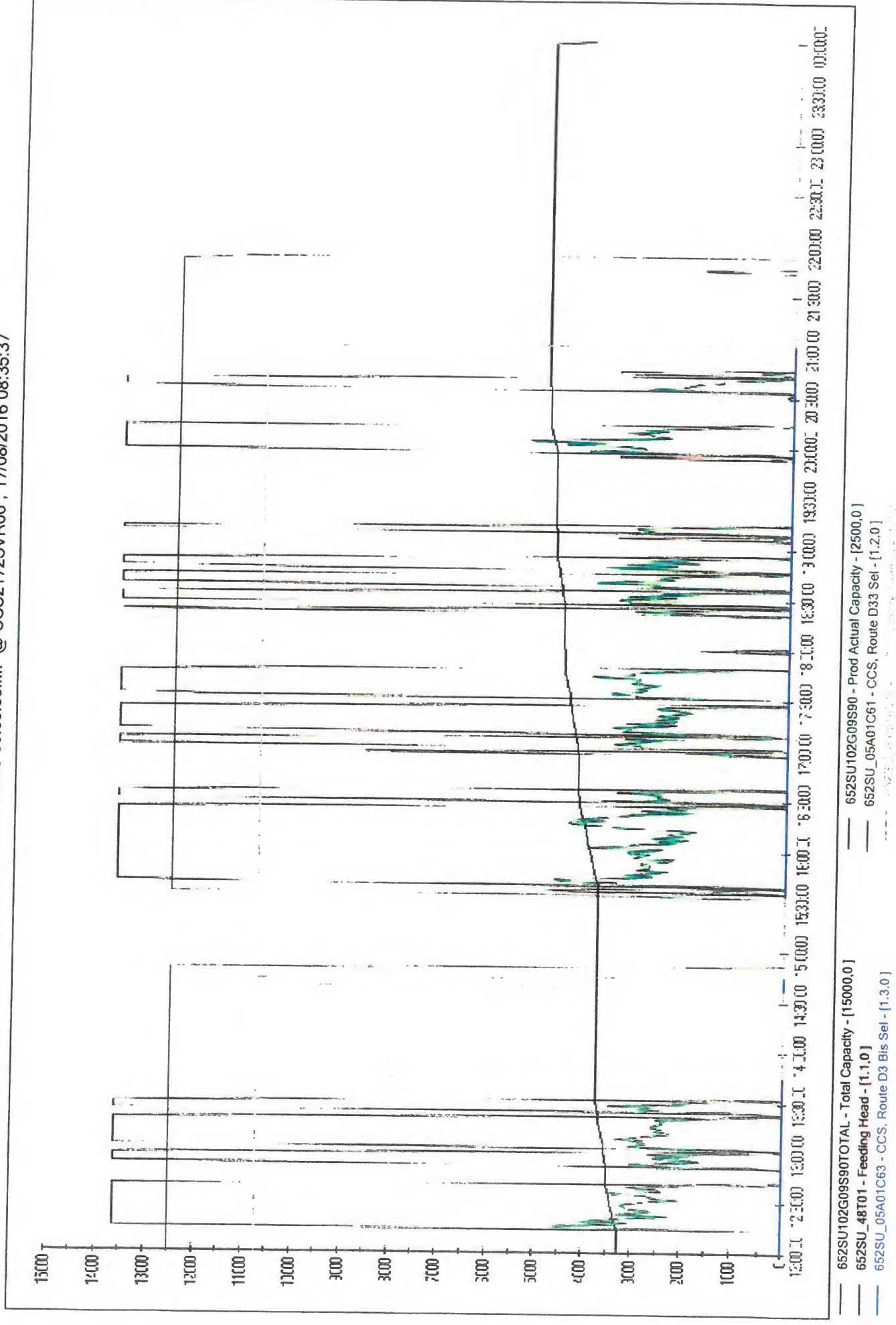














Dossier Tests Probatoires Lot 3

Contract: 2.2068

JORF LASFAR - SUPERSTRUCTURES



Rev.00

Rapports Journaliers 2ème bateau

Suivi journalier des essais des portiques à vis de déchargement soufre solide
au projet superstructure portuaire

Date de déchargement : 17/08/2016
 Navire : BALTIC LEOPARD
 Accostage du navire : 17/08/2016 à 16H45mn
 Ordre de déchargement : 17/08/2016 à 17H15 mn
 Début de déchargement : 17/08/2016 à 18H50 mn
 Tonnage du navire : 51500T
 Provenance : EAU
 Nature de soufre : Granulé
 Circuit utilisé : D33/D4/D5/D6/SA3

Commentaire :

TONNAGE DECHARGEE POUR LA JOURNEE DU 17/08/2016= 3030 T

TONNAGE CUMUL DECHARGEE = 3030 T

RESTE A DECHARGER A BORD DU NAVIRE = 48470 T

- Le portique P4BIS02 =De 18H50 à 22H30 Disponible et à l'arrêt pas d'axe
- Le portique P4BIS01 Axe D33.D4.D5.D6.SA3.
 - 17H15 – 18H50 : Défaut électrique sur le convoyeur D5 OCP
 - 18H50 : Début de déchargement sur la cale 3
 - 19H50 -20H00 : Déplacement du chariot verseur du convoyeur SA3 OCP
 - 20H05 : Reprise de déchargement
 - 20H20-20H40 : Contrôle d'échauffement des paliers de la vis horizontale FLS
 - 20H45- : Reprise de déchargement
 - 21H30-22H30 : Relève inter poste OCP
 - 22H30 - 06H00 = Arrêt de déchargement par ordre OCP suite au contrôle par radio des soudures des conduites au quai 5.

Calcul de débit horaire

Durée de déchargement de 18h50 à 06h00 = 11h10

Tonnage déchargée pour la journée du 17/08/2016= 3030 t

Total Heures d'arrêt = 08h30mn

Heures de service du portique=11h10-08h30mn=02h40mn

Débit= 3030/02H40= 1136 T/H

Suivi journalier des essais des portiques à vis de déchargement soufre solide
au projet superstructure portuaire

Date de déchargement : 18/08/2016
Navire : BALTIC LEOPARD
Accostage du navire : 17/08/2016 à 16H45mn
Ordre de déchargement : 17/08/2016 à 17H15 mn
Début de déchargement : 17/08/2016 à 18H50 mn
Tonnage du navire : 51500T
Provenance : EAU
Nature de soufre : Granulé
Circuit utilisé : D33/D4/D5/D6/SA3

Commentaire :

1)Tonnage

TONNAGE DECHARGEE POUR LA JOURNEE DU 18/08/2016= 13316T

TONNAGE CUMUL DECHARGEE = 16346 T

RESTE A DECHARGER A BORD DU NAVIRE = 35154T

2)Arrêts principaux

- Le portique P01BIS
- 06H00 – 06H30 : Relève OCP(OCP)
- 06H30-07H20 : Attente grutier FLS(FLS)
- 07H20 -07H45 : Déplacement du portique P01BIS vers la cale N°3 FLS
- 08H00-08H10 : Changement de la cale N°3 par la cale N°2 BATEAU
- 09H20-09H50 : Manutention de la passerelle confection par l'OCP pour les conducteurs du Quai vers la cale N°2(OCP)
- 09H50-10H20 : Arrêt du circuit suite aux travaux d'étanchéité de la goulotte de jetée de D33/D4 (OCP)

10H35-Arrêt de portique P01BIS et utilisation du portique P02BIS pour contrôle du bruit entendu au niveau de la vis horizontale de P01BIS suite à l'introduction d'un corps étranger=ouverture des tôles des panneaux d'explosion du premier tronçon et la troisième avec la remise en alignement du deuxième tronçon et la troisième.

-Fin des travaux de contrôle de la vis horizontale à 15H00.

NB : le résultat du contrôle de la vis horizontale=présence des traces du corps étranger sans trouver ce corps.

- Le portique P02BIS/cale2 puis la cale N°5
- 10H35-11H45 : Attente l'utilisation du portique P02BIS sur la cale N°2 à la place du Portique P01BIS car le contrôle de la vis horizontale demande plus temps(**FLS**)
- 11H50-12H00 : Arrêt portique suite à la coupure du signal entre le portique et la Télécommande(**FLS**)
- 12H00-12H55 : Arrêt du circuit par la présence d'incendie au niveau du CV SA3(**OCP**)
- 14H00-14H50 : Relève inter poste **OCP**
- 17H15 - 17H35 = Arrêt de circuit suite au défaut de translation au niveau du chariot verseur De CVSA3(**OCP**)
- 17H35-17H50 : Changement de la cale N°2 par la cale N°5(**Bateau**)
- 19H50-20H10 : Arrêt de circuit suite au défaut de translation au niveau du chariot verseur De CVSA3(**OCP**)
- 20H30-00H20 : Arrêt du circuit suite au changement du rouleau inférieur au CV SA3(**OCP**)
- 02H05-02H20 : Changement de la cale N°5 par la cale N°1 et utilisation du portique P01BIS(**Bateau**)

Le portique P01BIS/cale N°1

Calcul de débit horaire

Durée de déchargement de 06h00 à 06h00 = 24h00

Tonnage déchargée pour la journée du 18/08/2016 = 13316t

Total Heures d'arrêt = 06h45mn

Heures de service du portique = 24h00 - 06h45mn = 17h15mn

Débit = 13316 / 17H15 = 776 = 800 T/H

Suivi journalier des essais des portiques à vis de déchargement soufre solide
au projet superstructure portuaire

Date de déchargement : 19/08/2016
Navire : BALTIC LEOPARD
Accostage du navire : 17/08/2016 à 16H45mn
Ordre de déchargement : 17/08/2016 à 17H15 mn
Début de déchargement : 17/08/2016 à 18H50 mn
Tonnage du navire : 51500T
Provenance : EAU
Nature de soufre : Granulé
Circuit utilisé : D33/D4/D5/D6/SA3

Commentaire :

1) Tonnage

TONNAGE DECHARGEE POUR LA JOURNEE DU 20/08/2016= 14500T

TONNAGE CUMUL DECHARGEE = 30850 T

RESTE A DECHARGER A BORD DU NAVIRE = 20650T

2) Arrêts principaux

Le portique P01BIS/caie N°1

- 06H00 – 06H40 : Relève OCP(OCP)
- 07H50-09H35 : -Mise du portique P01BIS au garage plus graissage de la tête D'alimentation (FLS)
-Changement de fut de graisse centralisé du portique P02BIS(FLS).
-Position du portique P02BIS sur la cale N°3(FLS)

Le portique P02BIS/caie N°3 puis caie N°4

- 12H50 -13H10 : Changement de la caie N°3 par la caie N°4(Bateau)
- 13H35-14H50 : Relève OCP (Prière jomaaa) (OCP)
- 15H40-16H00 : Changement de position du chariot verseur de SA3 au H3(OCP)
- 17H40-17H50 : Arrêt du portique pour graissage de la tête d'alimentation (FLS)
- 19H35-20H00 : Changement de la caie N°4 par la caie N°3(Bateau)
- 20H18 : Arrêt du portique P02BIS suite marée basse (n'atteint pas le fond de la caie N°3) et utilisation du portique P01BIS sur la caie N°2

Le portique P01BIS/caie N°2

- 20H20-20H35 : Position du portique P01BIS sur la caie N°2 (FLS)

- 22H00-22H40 : Relève OCP (**OCP**)
- 03H10-03H30 : Changement de la cale N°2 par la cale N°5 et utilisation du portique P02BIS (**Bateau**)
- Le portique P02BIS/ la cale N°5
- 05H35-06H00 : Arrêt du circuit par engorgement au niveau de la goulotte de jetée de CVD6/SA3(**OCP**)

Calcul de débit horaire

Durée de déchargement de 06h00 à 06h00 = 24h00

Tonnage déchargée pour la journée du 19/08/2016 = 14500t

Total Heures d'arrêt = 06h35mn

Heures de service du portique = 24h00 - 06h35mn = 17h25mn

Débit = $13316 / 17H15 = 840 = 900$ T/H

Suivi journalier des essais des portiques à vis de déchargement soufre solide
au projet superstructure portuaire

Date de déchargement : 20/08/2016
Navire : BALTIC LEOPARD
Accostage du navire : 17/08/2016 à 16H45mn
Ordre de déchargement : 17/08/2016 à 17H15 mn
Début de déchargement : 17/08/2016 à 18H50 mn
Tonnage du navire : 51500T
Provenance : EAU
Nature de soufre : Granulé
Circuit utilisé : D33/D4/D5/D6/SA3

Commentaire :

1) Tonnage

TONNAGE DECHARGEE POUR LA JOURNEE DU 21/08/2016= 4241T
TONNAGE CUMUL DECHARGEE = 35091 T
RESTE A DECHARGER A BORD DU NAVIRE = 16409T

2) Arrêts principaux

Le portique P02BIS/caie N°5

- 06H00-09H45 : Arrêt de circuit suite à un engorgement au niveau de la goulotte de jetée de CVD6/SA3(OCP)
- 10H05-11H10 : Test à vide de la conduite du portique à partir de la cabine sous demande D'OCP exploitant et acceptation de FLS. (OCP)
NB : ce test est fait en présence de Jesa (Kerkouri), FLS (Luciano-Hazim-Grutier), coté OCP exploitant(le chef d'équipe Kaddioui-les conducteurs El Bossi-Dahra-Jamaa).
-Le test en charge de la conduite du portique à partir de la cabine est reporté Par FLS suite à la marée basse et le non équilibrage du bateau.
- 13H15-13H45 : Changement de la cale N°5 par la cale N°1 et utilisation du portique P01BIS (bateau)

Le portique P01BIS/caie N°1 puis la cale N°3

- 14H00-14H45 : Relève OCP (OCP)
- 14H45-15H15 : Attente grutier FLS(FLS)

- 15H50-19H00 : Arrêt de déchargement par ordre d'OCP exploitant suite au contrôle par radio
Des joints de soudure des conduites au quai N°5 (OCP)
- 19H00-19H50 : Attente l'arrivée de FLS (grutier) (FLS)
- 19H50-20H10 : Entrée du portique du quai vers la cale N°1 (FLS)
- 22H00-22H30 : Relève OCP (OCP)
- 22H30-01H25 : Arrêt de circuit suite à un engorgement au niveau de la goulotte de jetée de
CVD6/SA3(OCP)
- 03H20-03H30 : Changement de la cale N°1 par la cale N°3(Bateau)

Calcul de débit horaire

Durée de déchargement de 06h00 à 06h00 = 24h00

Tonnage déchargée pour la journée du 20/08/2016 = 4241t

Total Heures d'arrêt = 14h30mn

Heures de service du portique = 24h00 - 14h30mn = 09h30mn

Débit = $4241 / 09H30 = 456 = 500 \text{ T/H}$

Suivi journalier des essais des portiques à vis de déchargement soufre solide
au projet superstructure portuaire

Date de déchargement : 21/08/2016
Navire : BALTIC LEOPARD
Accostage du navire : 17/08/2016 à 16H45mn
Ordre de déchargement : 17/08/2016 à 17H15 mn
Début de déchargement : 17/08/2016 à 18H50 mn
Tonnage du navire : 51500T
Provenance : EAU
Nature de soufre : Granulé
Circuit utilisé : D33/D4/D5/D6/SA3

Commentaire :

1) Tonnage

TONNAGE DECHARGEE POUR LA JOURNEE DU 21/08/2016= 8409T à 07H00 du 22/08/2016

TONNAGE CUMUL DECHARGEE = 43500 T

RESTE A DECHARGER A BORD DU NAVIRE = 8000T

2) Arrêts principaux

Le portique P01BIS/caie N° 3 puis la caie N°2

- 06H00-06H45 : Relève OCP (OCP)
- 06H45-07H35 : Refus de démarrage du portique suite au manque de graisse dans le Réservoir de la vis verticale et la tête d'alimentation (FLS)
- 08H15-08H45 : Arrêt du portique par chute de pression au niveau du circuit d'abattage Poussière des vis (FLS).
NB : Ce problème se répète après chaque arrêt plus de 10mn de portique suite À la dernière modification faite au niveau de ce circuit d'eau d'abattage Poussières des vis.
- 09H45-10H20 : Manutention de la chargeuse du quai vers la caie N°3 (OCP)
- 13H15-13H30 : Graissage de la tête d'alimentation de la vis verticale (FLS)
- 13H30-14H45 : Relève OCP (OCP)
- 15H30-15H55 : Manutention de la deuxième chargeuse du quai vers la caie N°3 (OCP)
- 16H20-16H30 : Déplacement du portique de la caie N°3 vers la caie N°2 et suite de ramassage Produit dans la caie N°3 par chargeuse (OCP)
- 17H20-17H35 : Retournement du portique de la caie N°2 vers la caie N°3 (OCP)

- 17H45 : Finition de la cale N°3
- 17H50-18H10 : Manutention de la chargeuse de la cale N°3 vers la cale N°2(OCP)
- 18H10-18H40 : Manutention de la deuxième chargeuse de la cale N°3 vers la cale N°2(OCP)
- 21H40-22H30 : Relève OCP (OCP)
- 22H30-23H25 : Débouchage de la goulotte de jetée du CV D6/SA3(OCP).
- 00H55-01H35 : Attente ramassage produit par chargeuse (OCP)
- 02H05 : Finition de la cale N°2
- 02H10-03H10 : -Manutention de la chargeuse de la cale N°2 vers le quai(OCP)
-Manutention des big bag de la cale N°2 vers la cale N°1(OCP)
- 03H10-03H25 : Sortie du portique P01BIS au garage et utilisation du portique P02BIS sur la Cale N°5(FLS).

Le portique P02BIS/cale N°5

- 03H25 : Reprise de déchargement par le portique P02BIS sur la cale N°5

Calcul de débit horaire

Durée de déchargement de 06h00 à 06h00 = 24h00

Tonnage déchargée pour la journée du 21/08/2016 = 8409t

Total Heures d'arrêt = 11h30mn

Heures de service du portique = 24h00 - 11h30mn = 12h30mn

Débit = $8409 / 12H30 = 683 = 700 \text{ T/H}$

Suivi journalier des essais des portiques à vis de déchargement soufre solide
au projet superstructure portuaire

Date de déchargement : 22/08/2016
Navire : BALTIC LEOPARD
Accostage du navire : 17/08/2016 à 16H45mn
Ordre de déchargement : 17/08/2016 à 17H15 mn
Début de déchargement : 17/08/2016 à 18H50 mn
Tonnage du navire : 51500T
Provenance : EAU
Nature de soufre : Granulé
Circuit utilisé : D33/D4/D5/D6/SA3

Commentaire :

1) Tonnage

TONNAGE DECHARGEE POUR LA JOURNEE DU 22/08/2016= 5000T à 07H00 du 23/08/2016

TONNAGE CUMUL DECHARGEE = 48500 T

RESTE A DECHARGER A BORD DU NAVIRE = 3000T

2) Arrêts principaux

Le portique P02BIS/cale N° 5

- 06H00-06H40 : Relève OCP (OCP)
- 08H30-09H00 : Manutention de la chargeuse du quai vers la cale N°5(OCP)
- 11H20-12H15 : Arrêt du circuit pour nettoyage de la goulotte de jetée de D6 /SA3(OCP).
- 12H45-14H00 : Travaux de soudure au niveau du convoyeur SA3(OCP)
- 14H00-15H35 : Problème au niveau de DCS à la salle de contrôle de soufre solide (OCP)
- 16H45-17H15 : Attente ramassage produit par chargeuse dans la cale N°5 (OCP)
- 17H40 : Finition de la cale N°5
- 17H40-18H20 : -Manutention de la chargeuse de la cale N°5 vers le quai(OCP)
-Manutention des big bag de la cale N°5 vers la cale N°4(OCP)
- 18H20-18H40 : Sortie du portique P02BIS au garage et utilisation du portique P01BIS sur la Cale N°1(FLS)

Le portique P01BIS/cale N° 1

- 20H10-20H40 : Manutention de la chargeuse du quai vers la cale N°1(OCP)
- 21H00-21H15 : Attente ramassage produit par chargeuse dans la cale N°1 (OCP)
- 21H45-22H45 : Relève OCP (OCP)

- 23H05-23H20 : Pose des conducteurs chargeuses de SOS(**OCP**).
- 00H55-01H20 : Attente ramassage produit par chargeuse dans la cale N°1 (**OCP**)
- 01H45 : Finition de la cale N°1
- 01H55-02H40 : -Manutention de la chargeuse de la cale N°1 vers le quai(**OCP**)
-Manutention des big bag de la cale N°1 vers la cale N°4(**OCP**)
- 02H40-03H00 : Sortie du portique P01BIS au garage et utilisation du portique P02BIS sur la Cale N°4(**FLS**).

Le portique P02BIS/cale N°4

- 03H05 : Reprise de déchargement par le portique P02BIS sur la cale N°4

Calcul de débit horaire

Durée de déchargement de 06h00 à 06h00 = 24h00

Tonnage déchargée pour la journée du 22/08/2016 = 5000t

Total Heures d'arrêt = 09h55mn

Heures de service du portique = 24h00 - 09h55mn = 14h05mn

Débit = 5000/14H05 = 355 = 400 T/H

Suivi journalier des essais des portiques à vis de déchargement soufre solide
au projet superstructure portuaire

Date de déchargement : 23/08/2016
 Navire : BALTIC LEOPARD
 Accostage du navire : 17/08/2016 à 16H45mn
 Ordre de déchargement : 17/08/2016 à 17H15 mn
 Début de déchargement : 17/08/2016 à 18H50 mn
 Tonnage du navire : 51500T
 Provenance : EAU
 Nature de soufre : Granulé
 Circuit utilisé : D33/D4/D5/D6/SA3
 Finition bateau : 23/08/2016 à 14H30
 Appareillage bateau : 23/08/2016 à 18H10

Commentaire :

1) Tonnage

TONNAGE DECHARGEE POUR LA JOURNEE DU 23/08/2016= 3000T
 TONNAGE CUMUL DECHARGEE = 51500 T
 RESTE A DECHARGER A BORD DU NAVIRE = 00T

2) Arrêts principaux

Le portique P02BIS/cale N° 4

- 06H00-06H40 : Relève OCP (OCP)
- 08H45-09H15 : Manutention de la première chargeuse du quai vers la cale N°4(OCP)
- 09H15-09H30 : Arrêt du circuit pour nettoyage queue de CV D6 (OCP).
- 09H50-10H25 : Manutention de la deuxième chargeuse du quai vers la cale N°4(OCP)
- 11H05-11H35 : Arrêt de circuit par coupure de courant général suit à un défaut électrique
- 14H30 : Finition de la cale N°4
- 14H30-15H20 : Manutention des deux chargeuses plus big bag de la cale N°4 vers le quai

Calcul de débit horaire

Durée de déchargement de 06h00 à 14h30 = 08h30

Tonnage déchargée pour la journée du 23/08/2016=3000t

Total Heures d'arrêt = 02h30mn



Heures de service du portique=08h30-02h30mn=06h00mn

Débit= 3000/06H00= 500 T/H

Le portique P01BIS : Travaux de graissage manuel

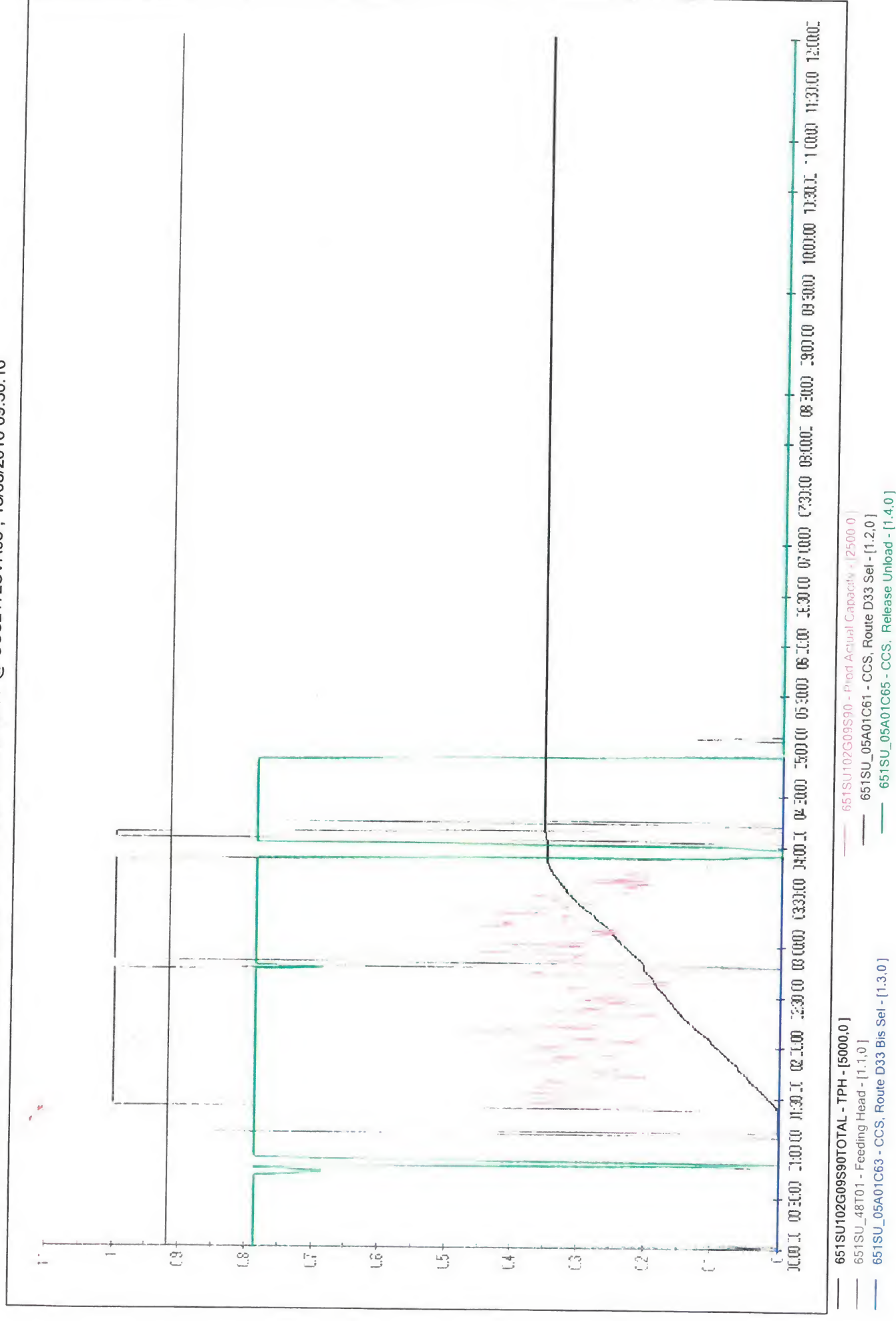
- 08H00-18H00 : -Graissage des joints de cardon des vis ; verticale /horizontale/G1/G2
-Graissage des galets de translation portique(en cours)

.....
***NB : nous vous informons que le bateau GEORGIAF
qui été accosté au quai N°4 des portiques à bennes a
déhalé vers le quai N°4BIS hier le 23/08/2016
(accostage à 22H10mn) pour la suite de son
déchargement par les portiques à vis.***

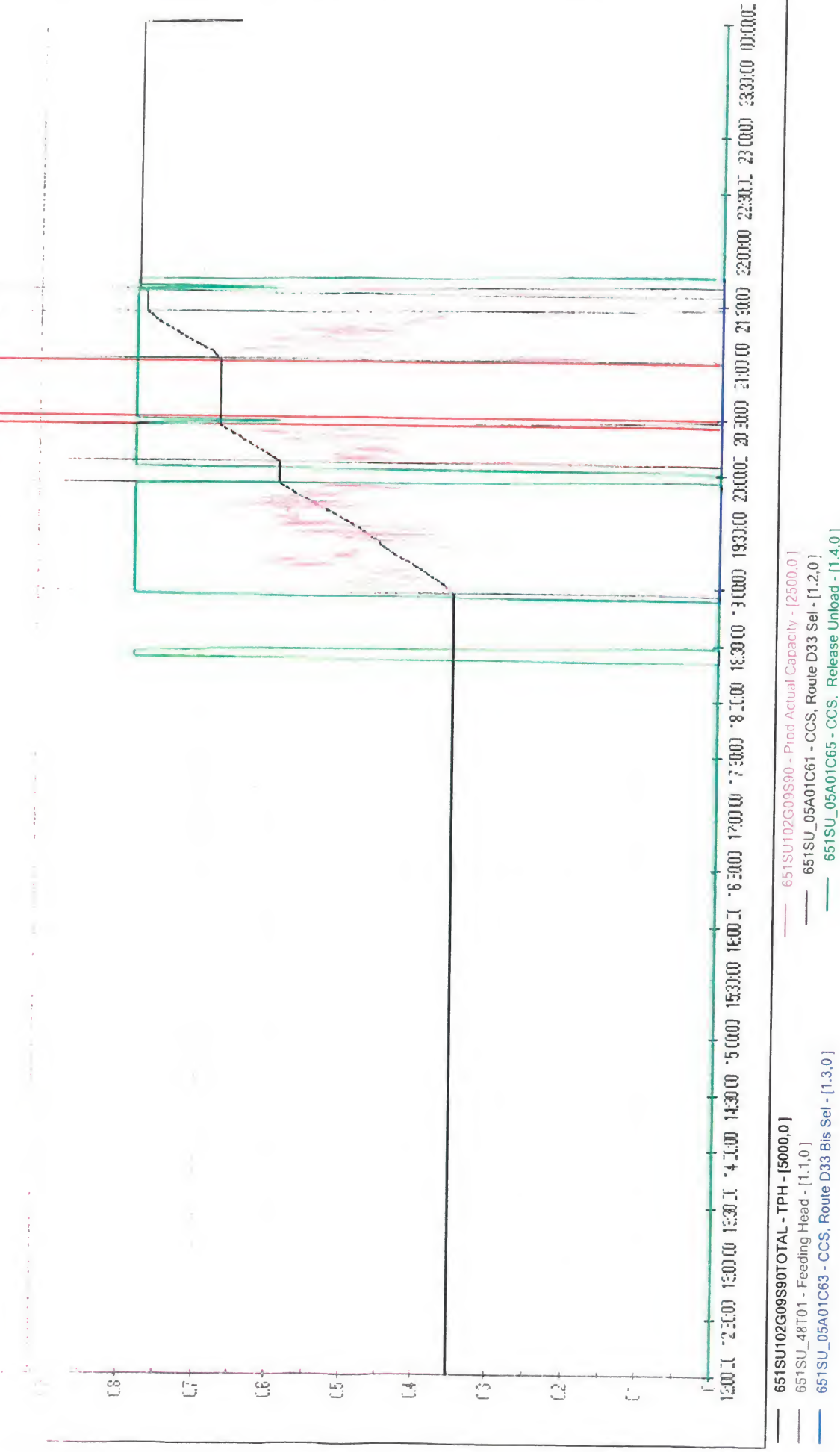
	Dossier Tests Probatoires Lot 3	
	Contract: 2.2068	
	JORF LASFAR - SUPERSTRUCTURES	
		Rev.00

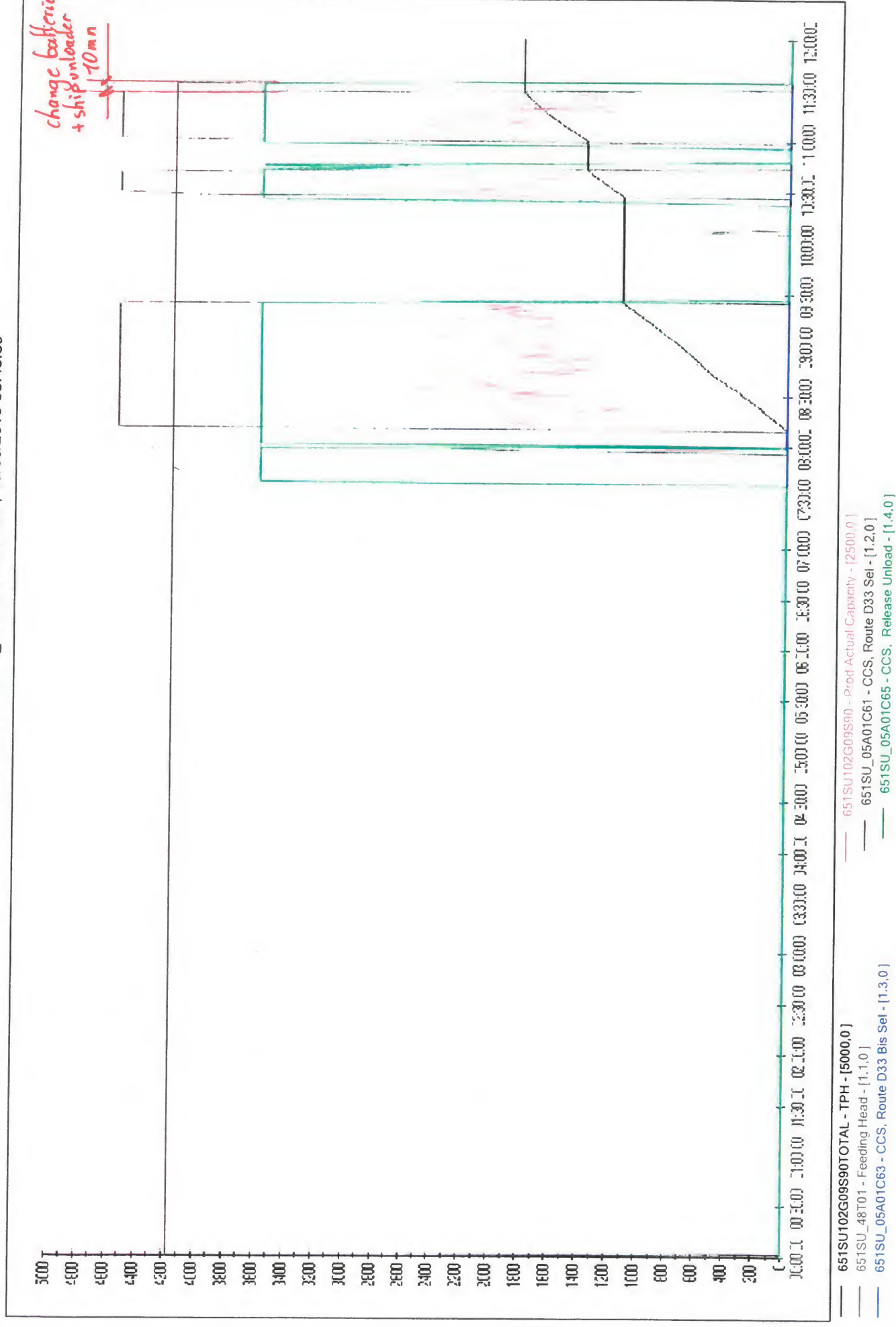
Courbes

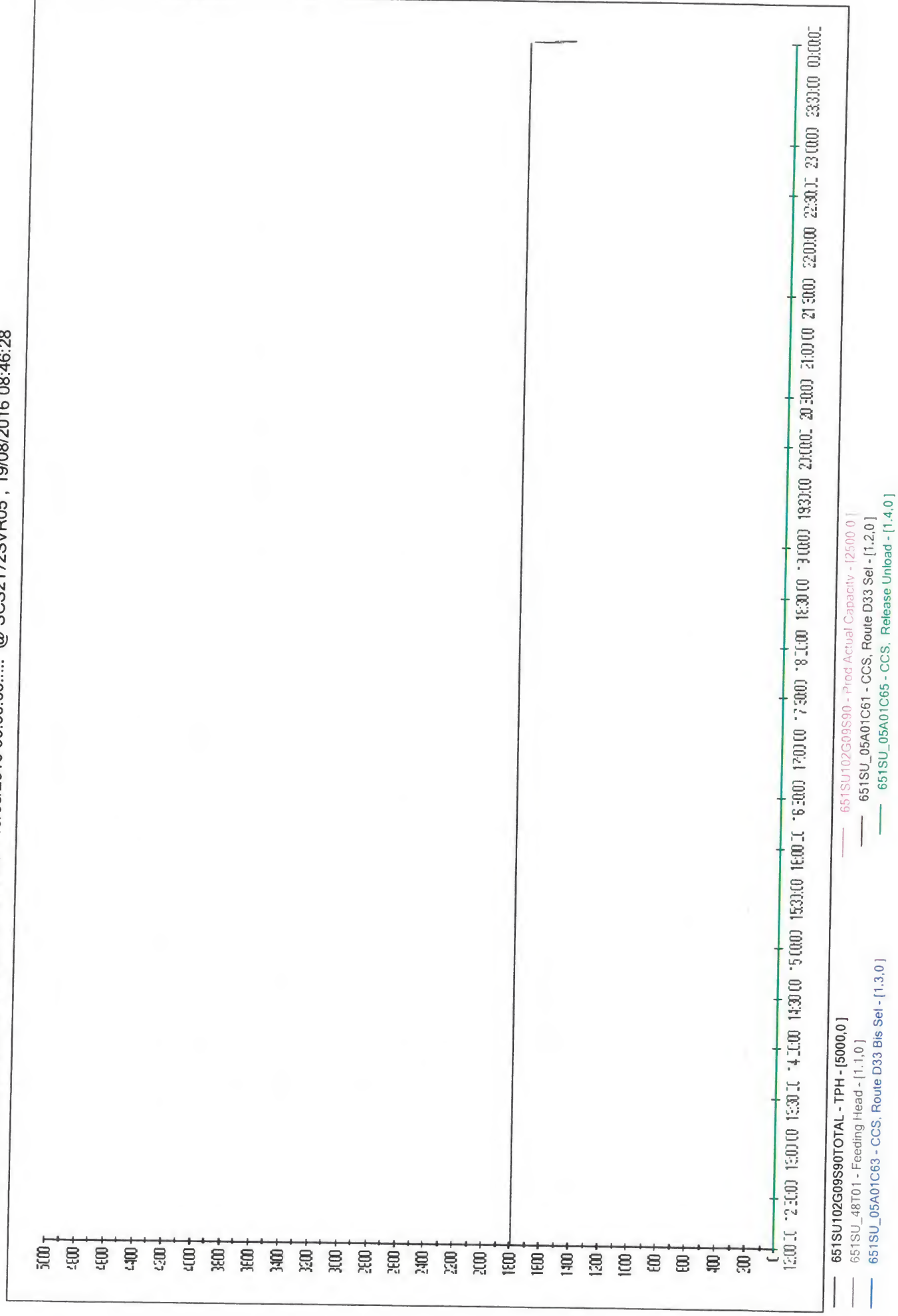
2ème bateau

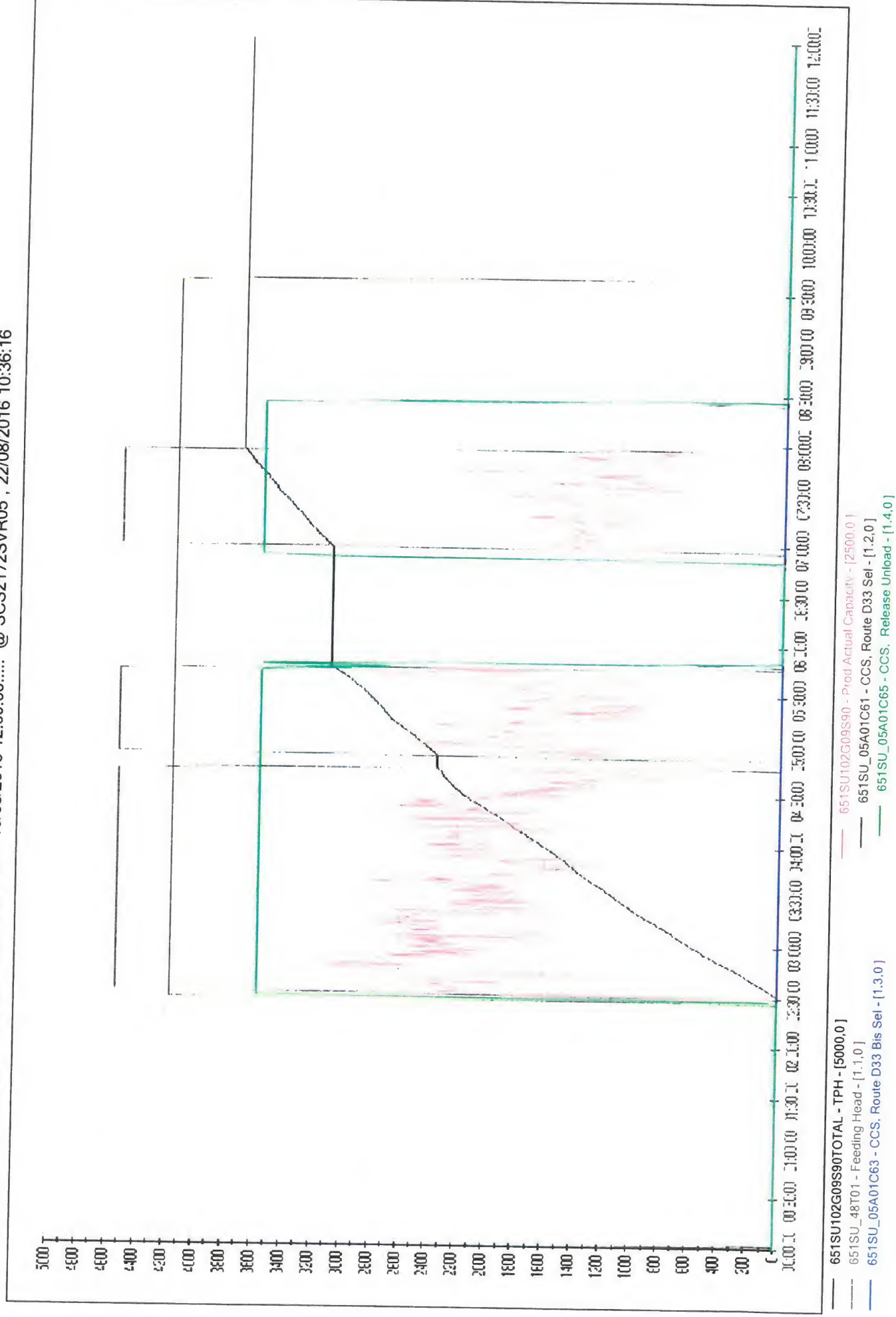


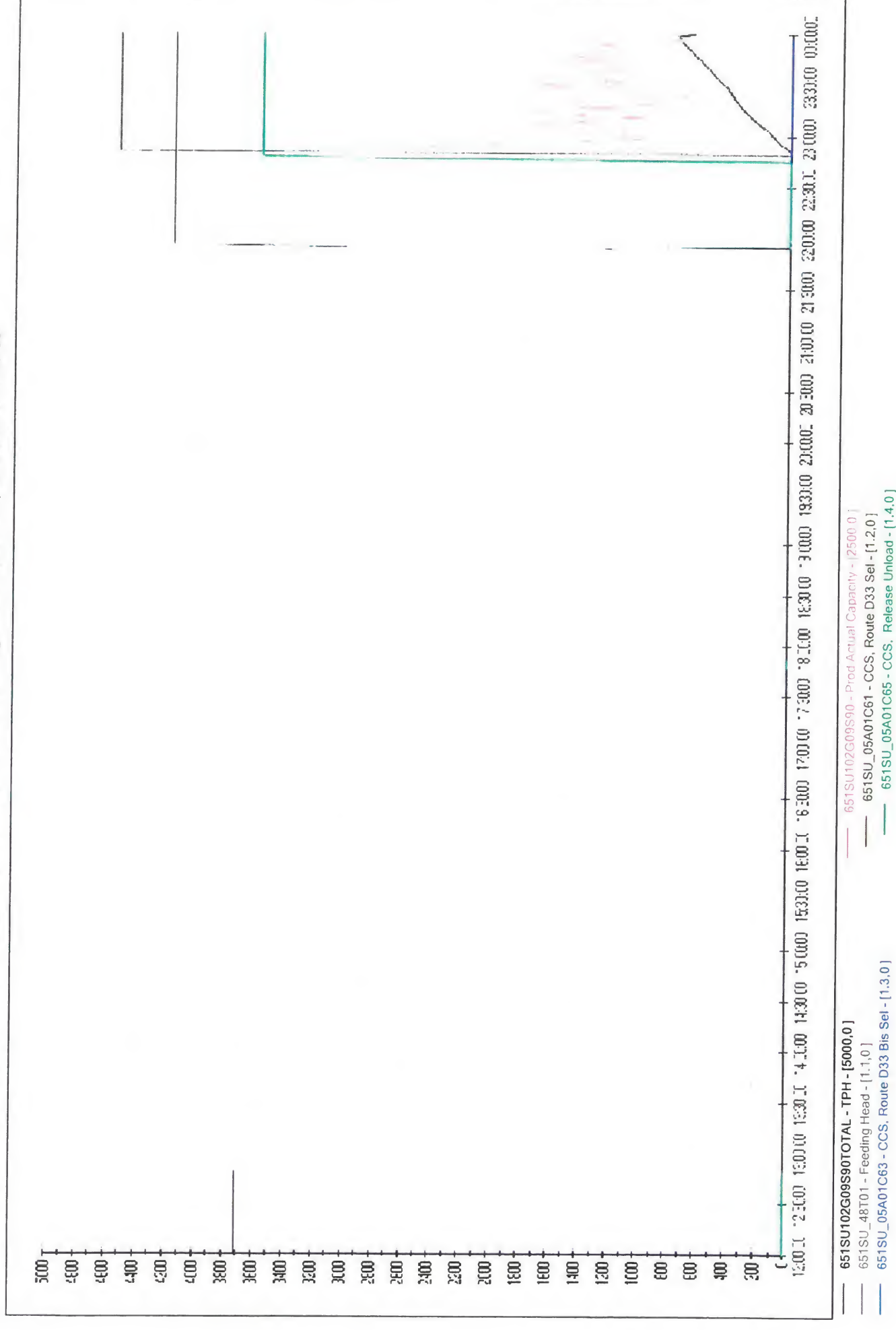
D33
5mn
20mn
Contrôle chauffage palier

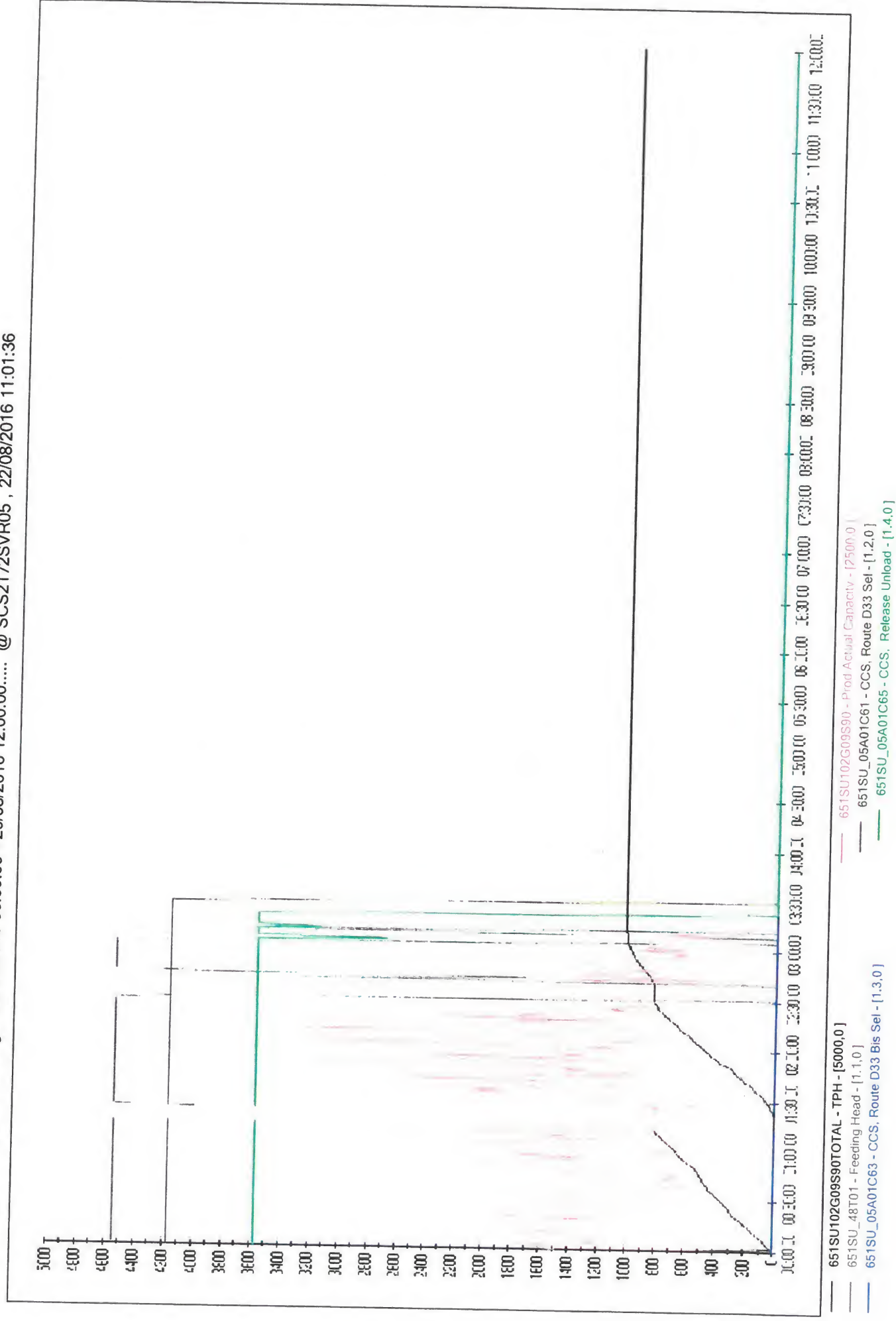


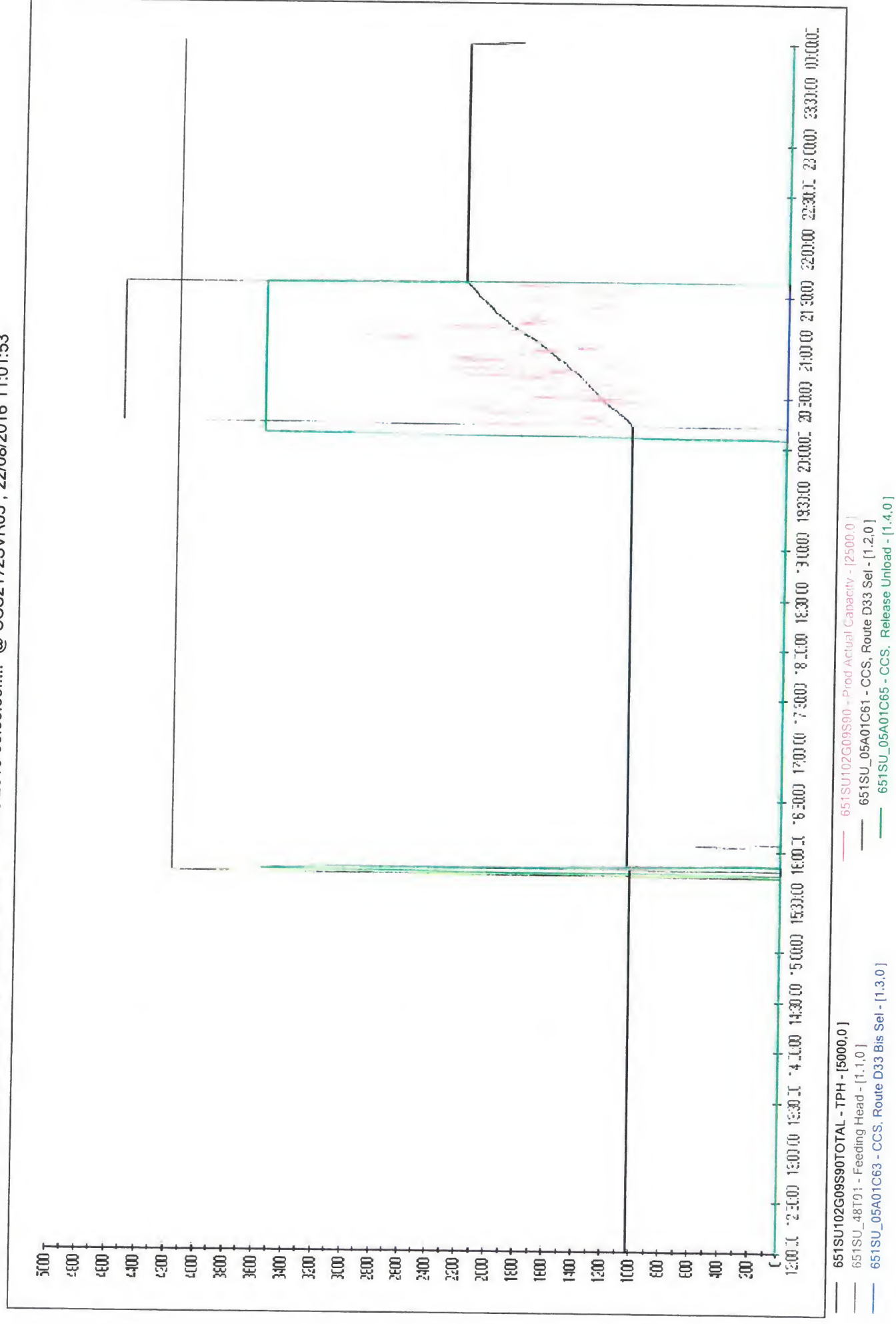


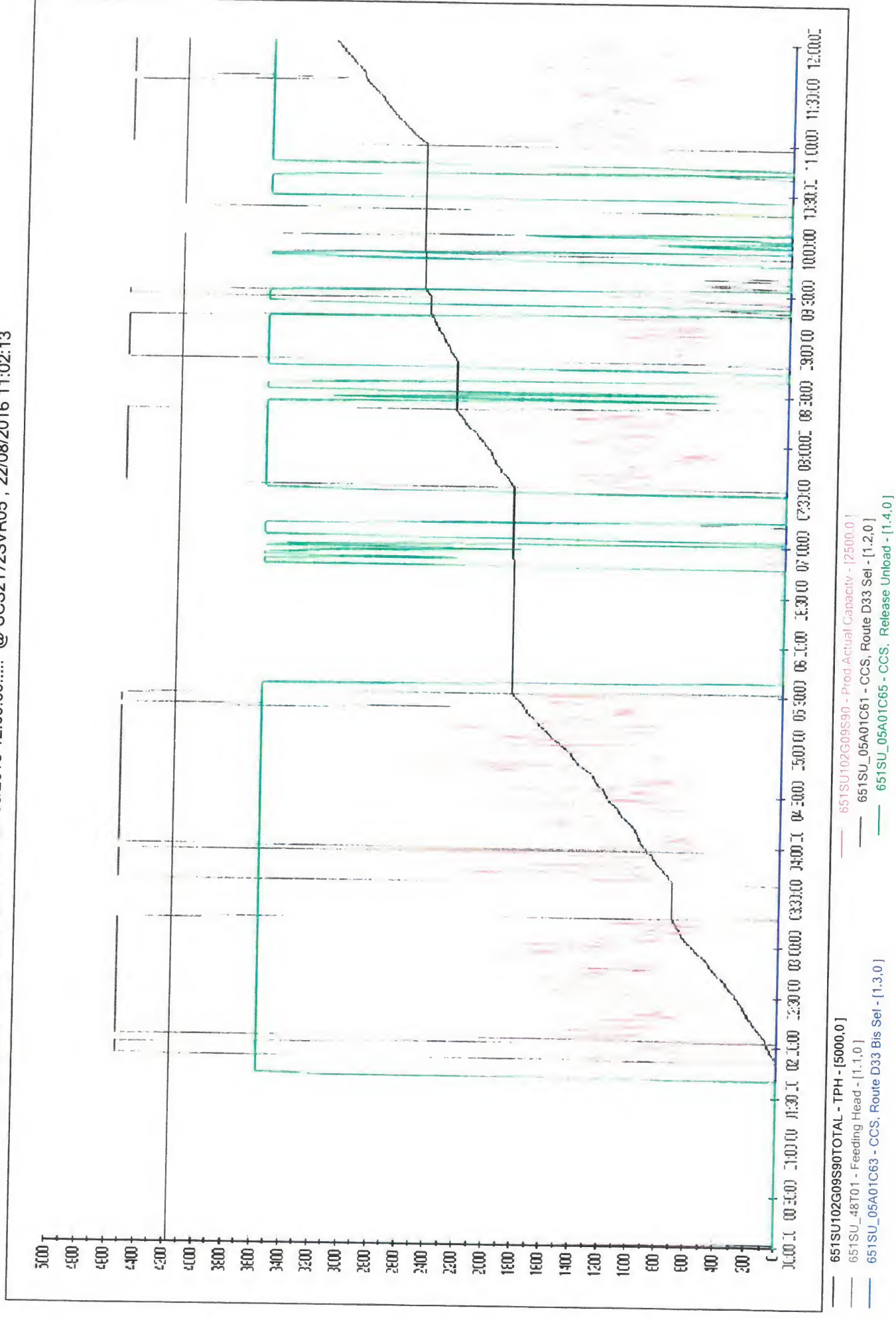




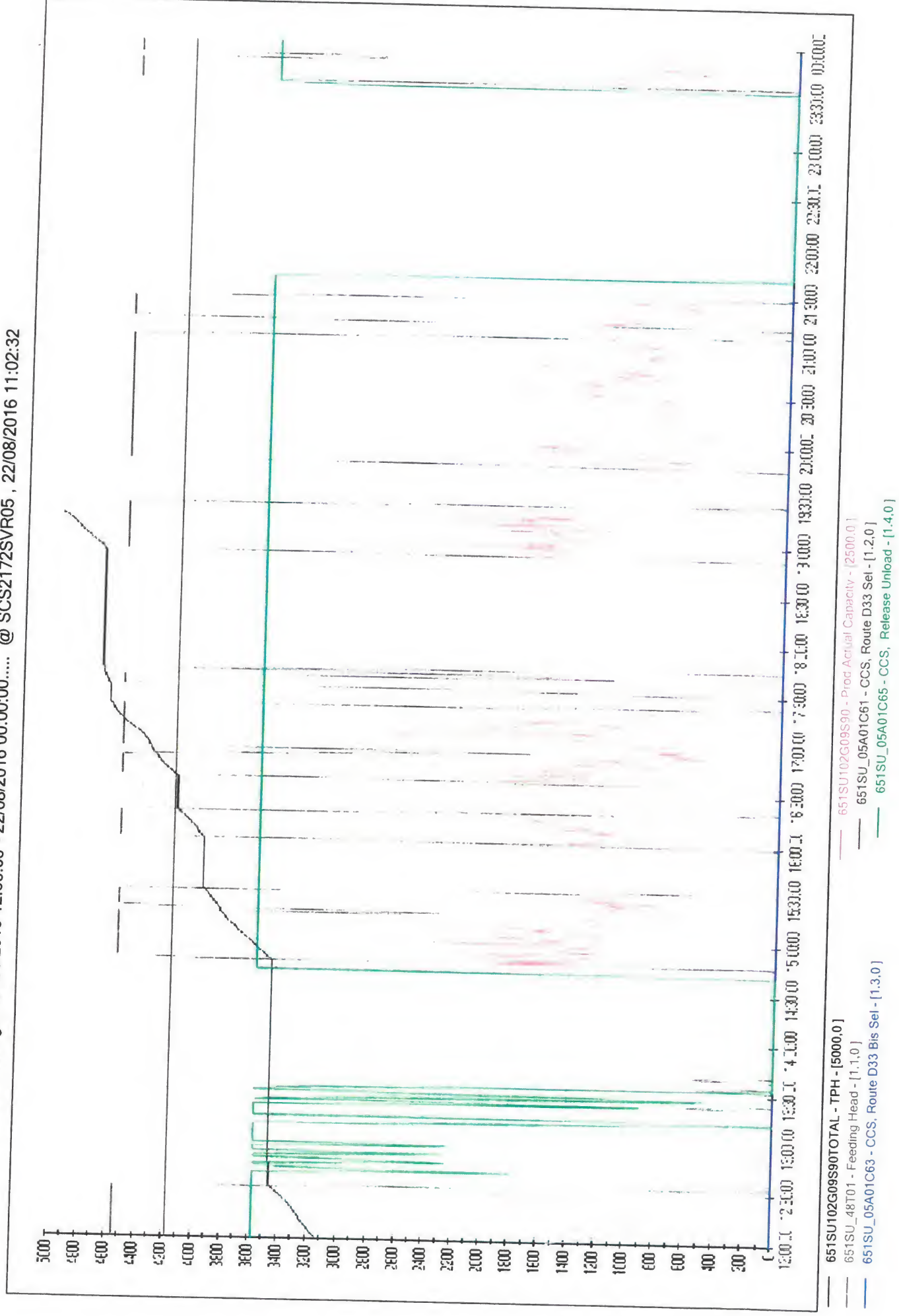


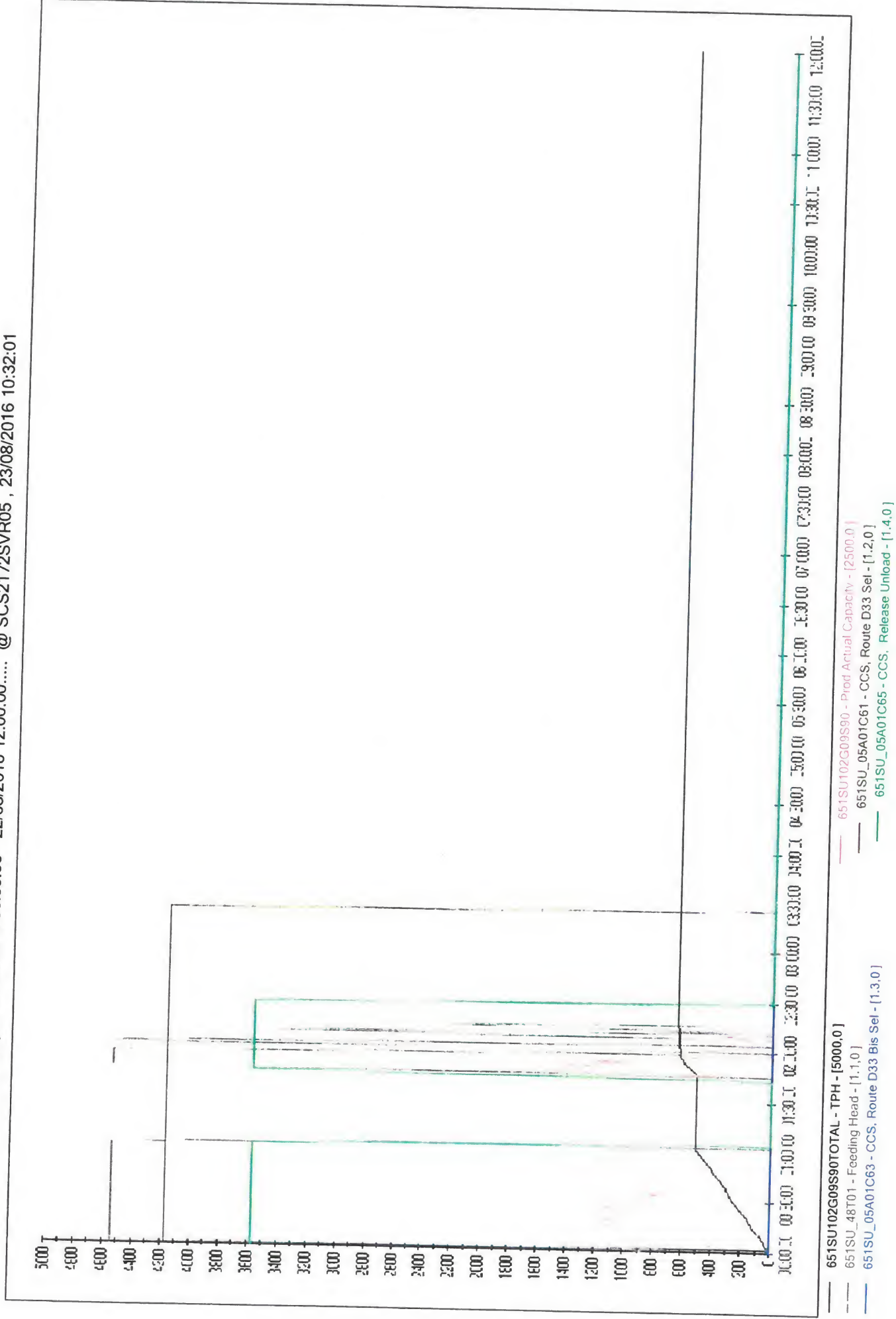


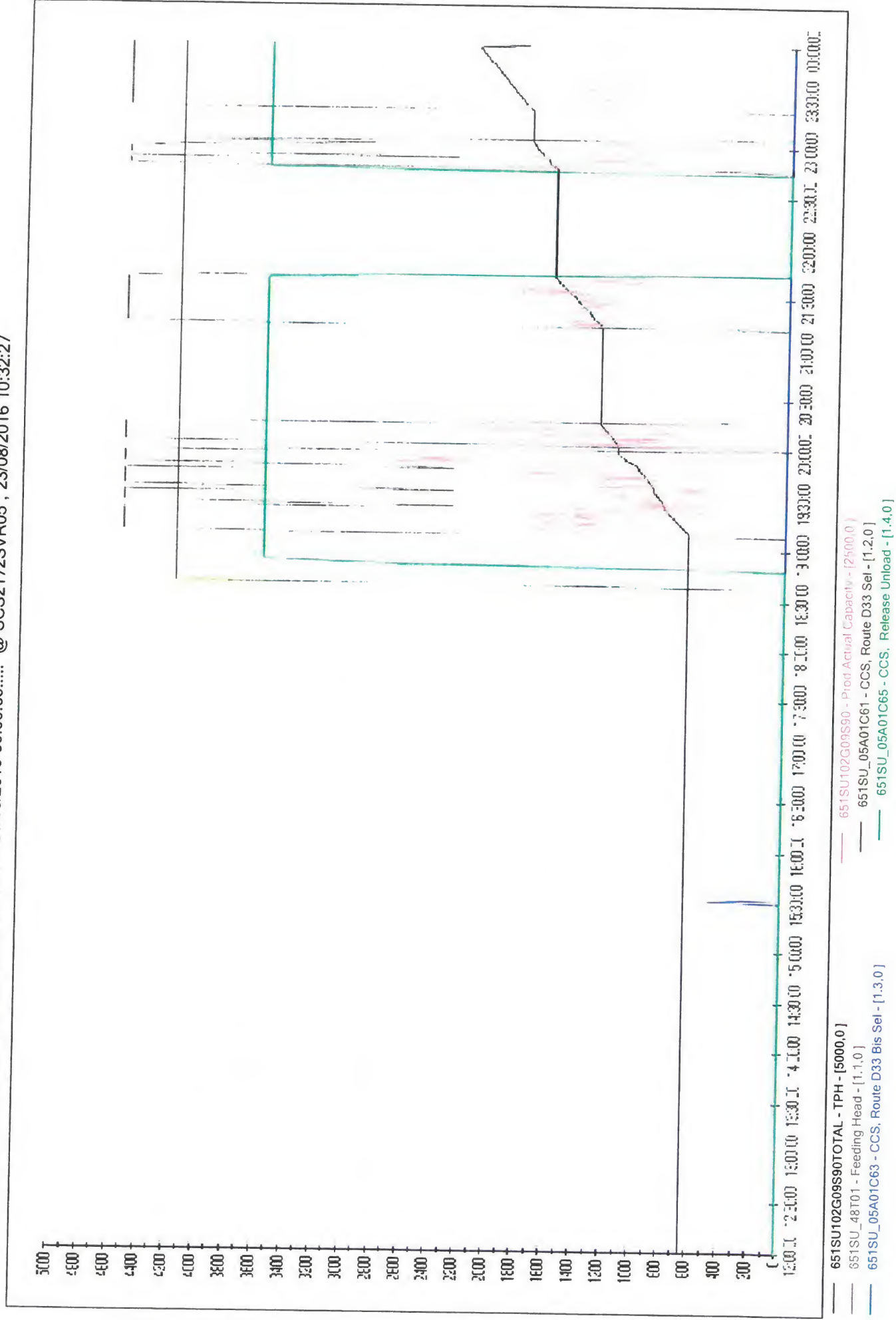


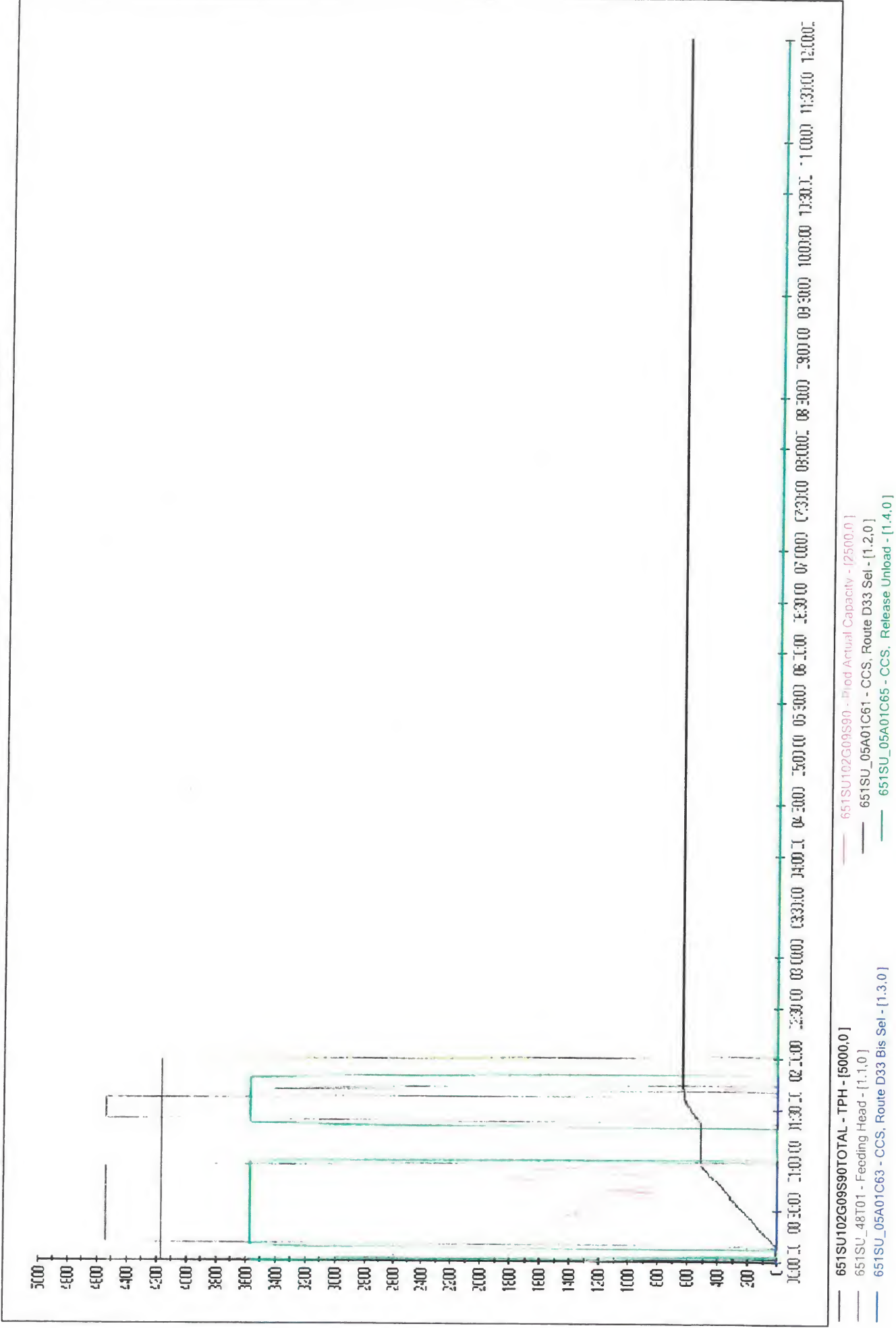


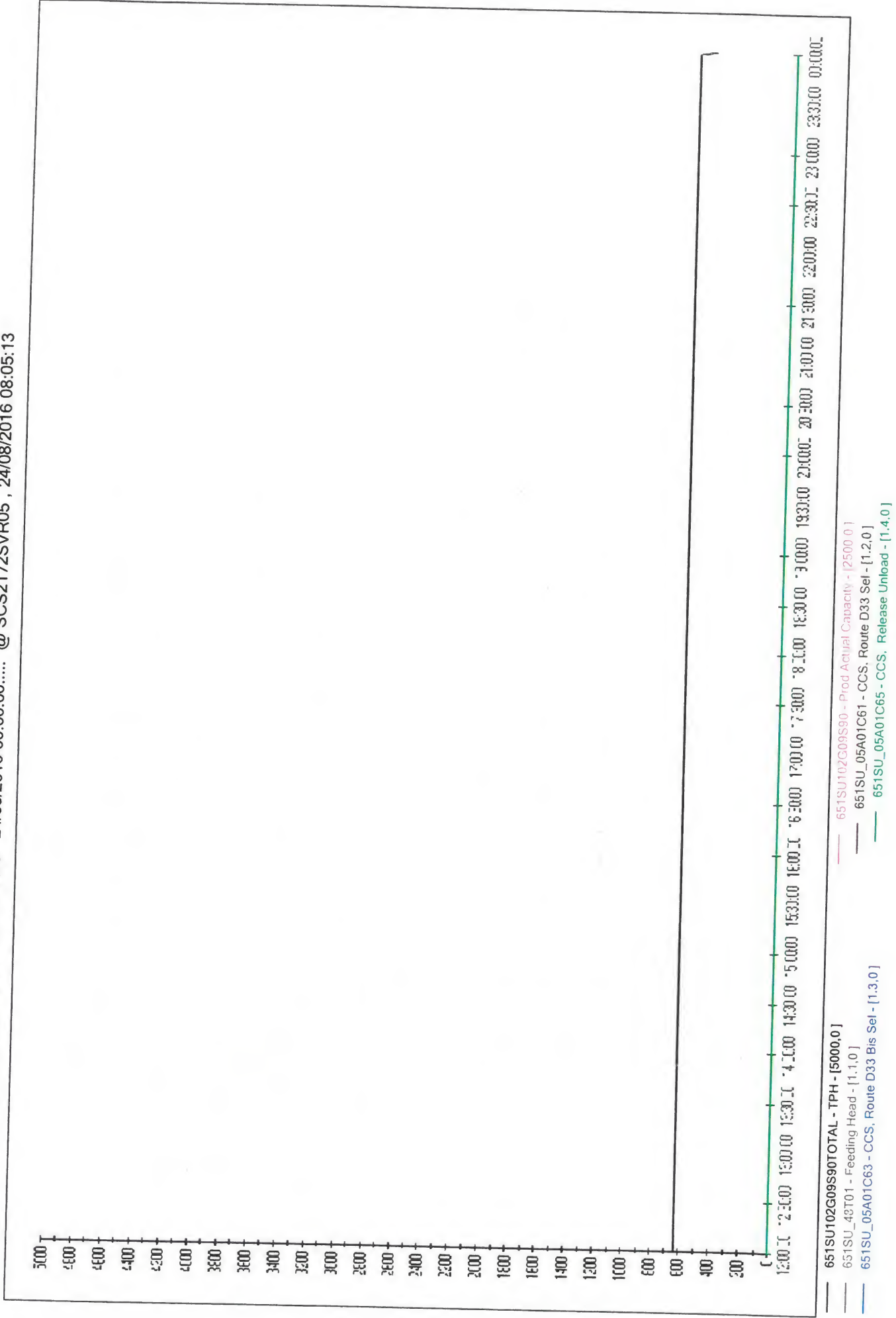
hazim , 12 hours - 60 secs average : 21/08/2016 12:00:00 - 22/08/2016 00:00:00..... @ SCS2172SVR05 , 22/08/2016 11:02:32

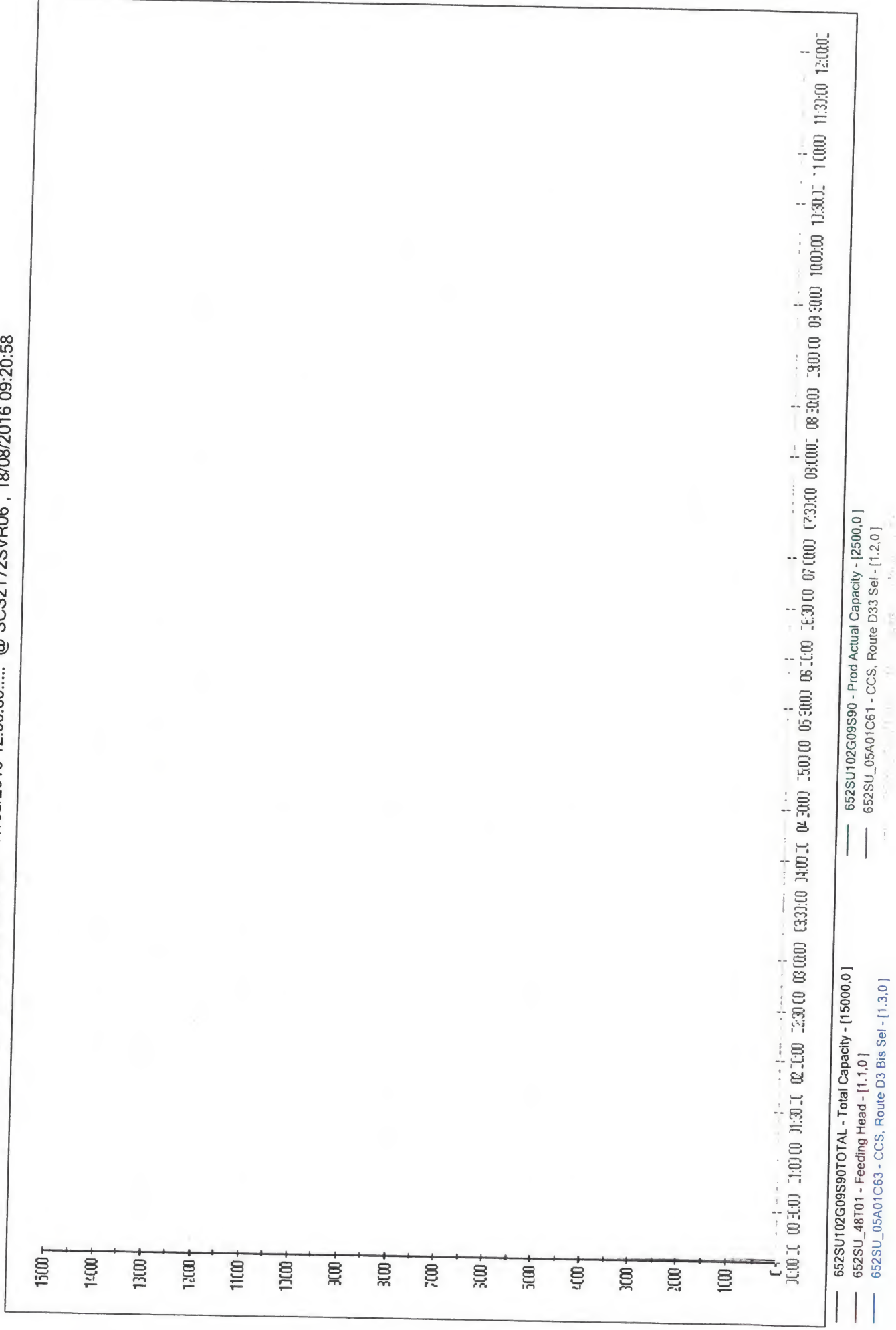








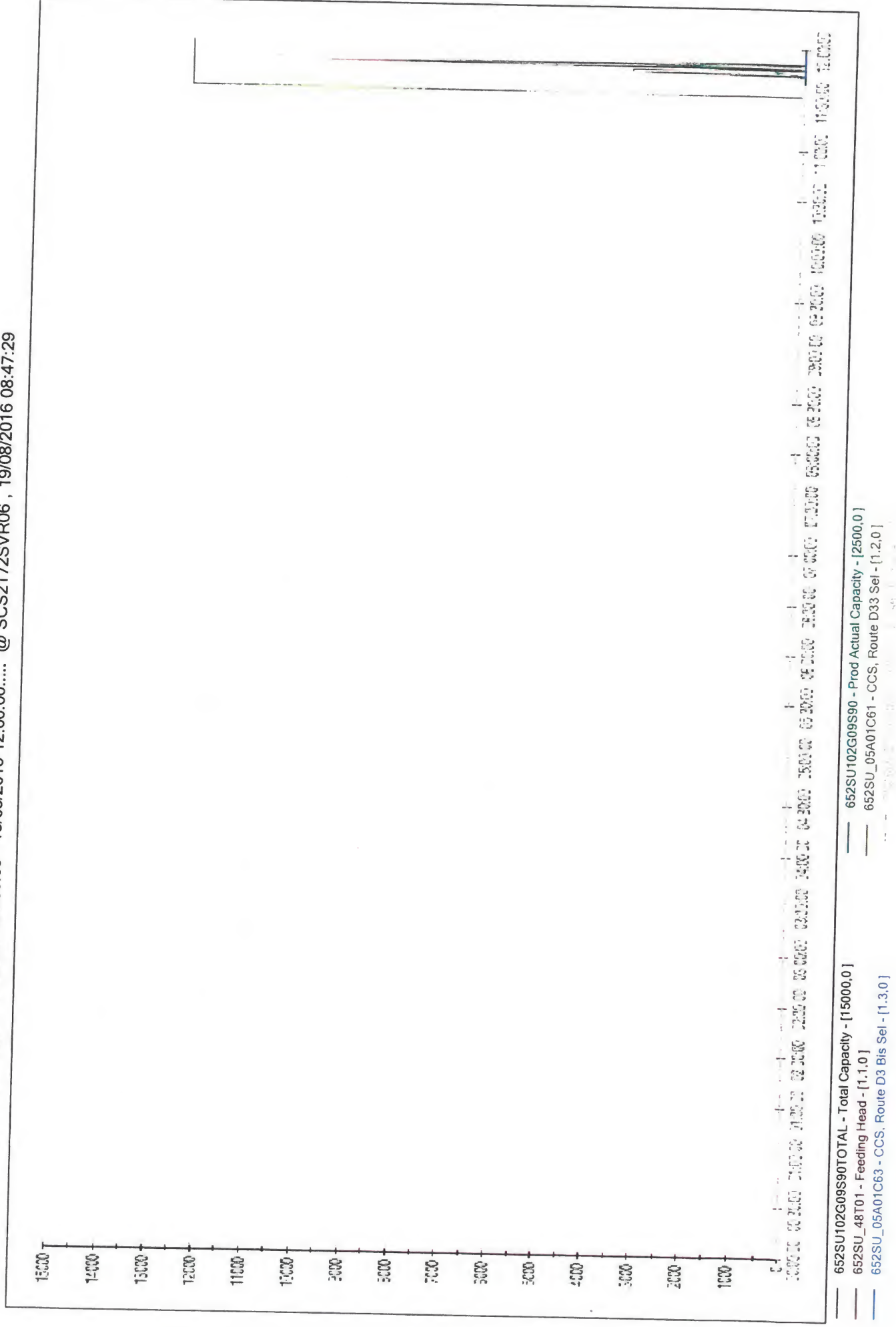


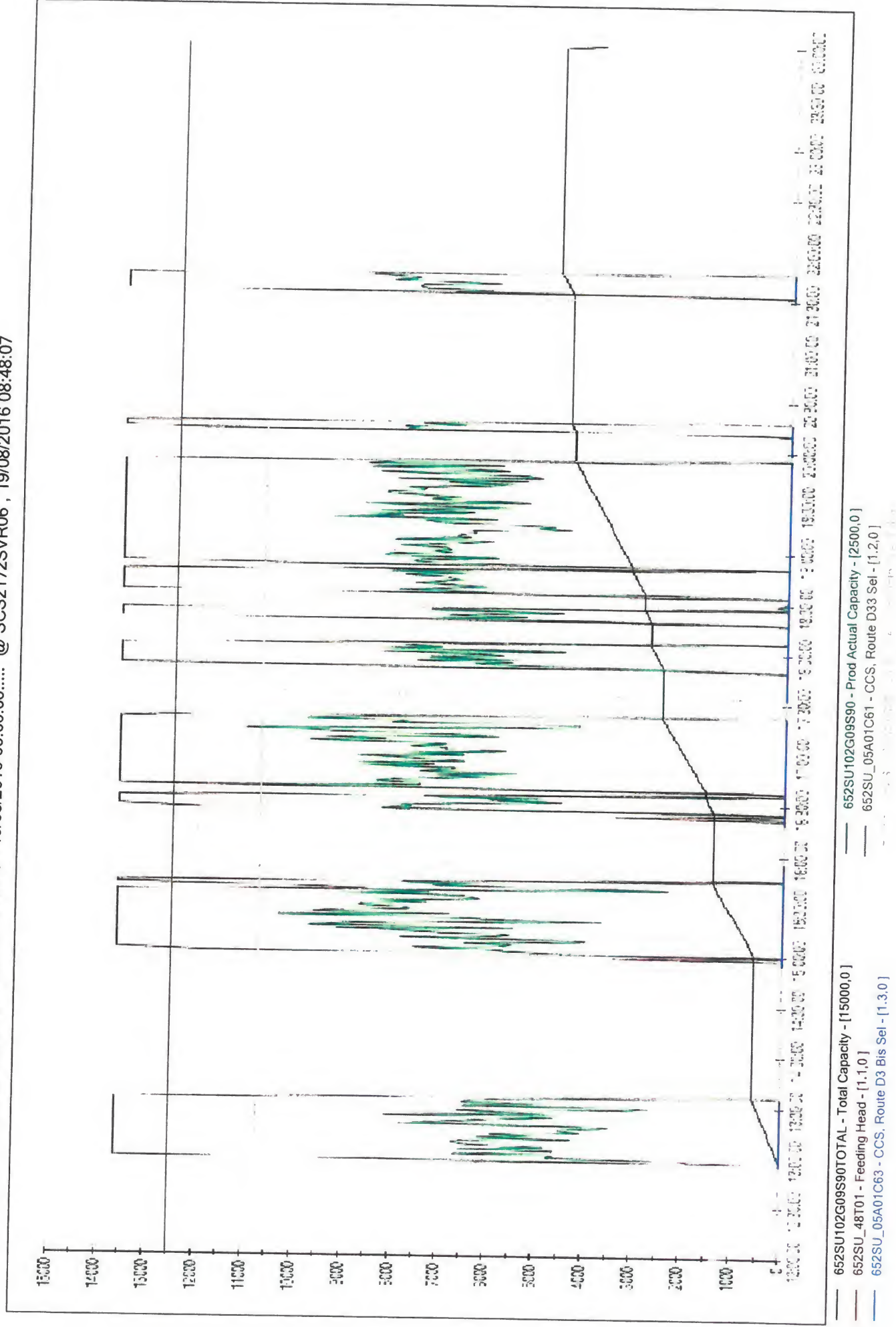


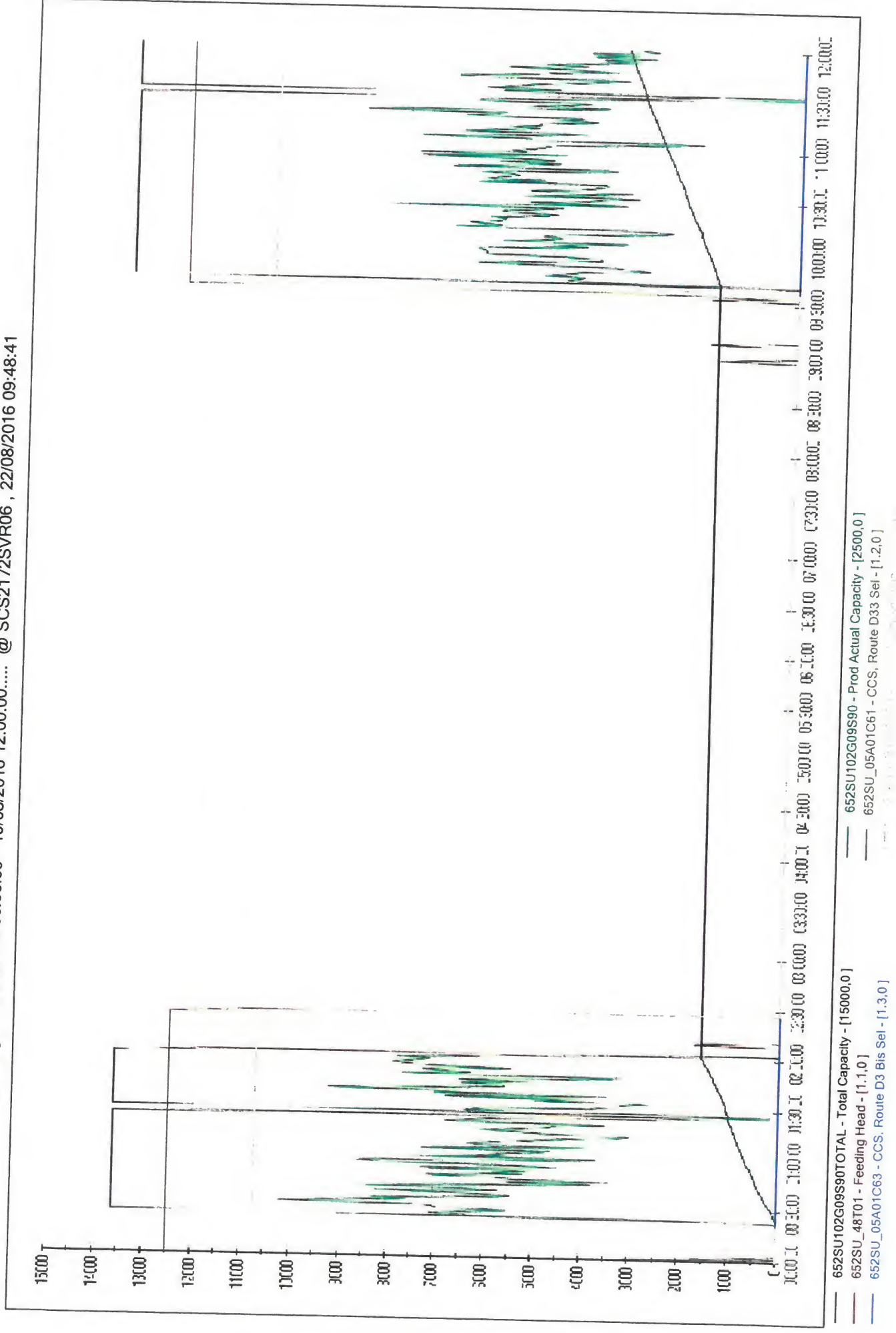
hazim , 12 hours - 60 secs average : 17/08/2016 12:00:00 - 18/08/2016 00:00:00..... @ SCS2172SVR06 , 18/08/2016 09:21:21



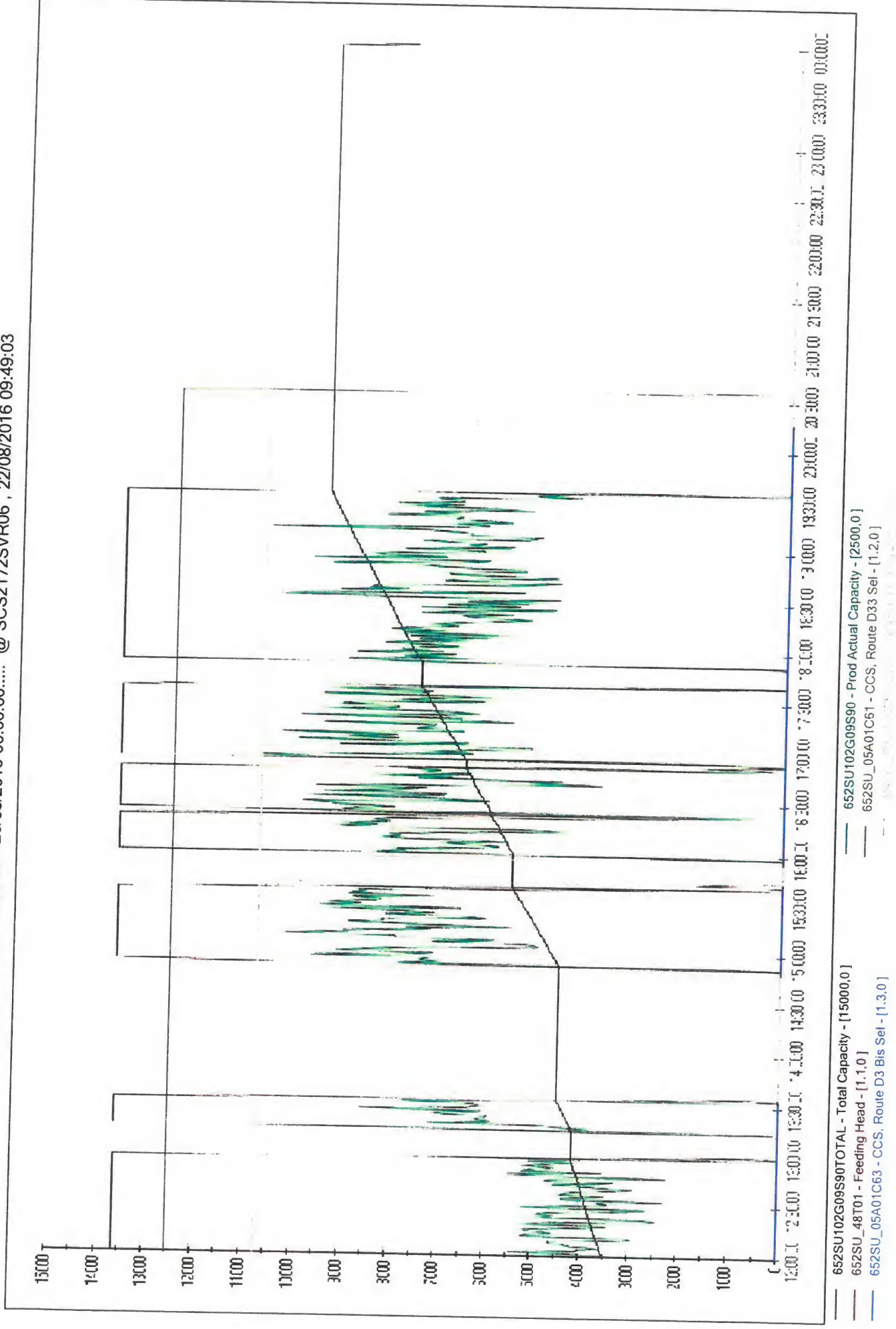
652SU102G09S90TOTAL - Total Capacity - [15000,0]
652SU_48T01 - Feeding Head - [1,1,0]
652SU_05A01C63 - CCS, Route D3 Bis Sel - [1,3,0]

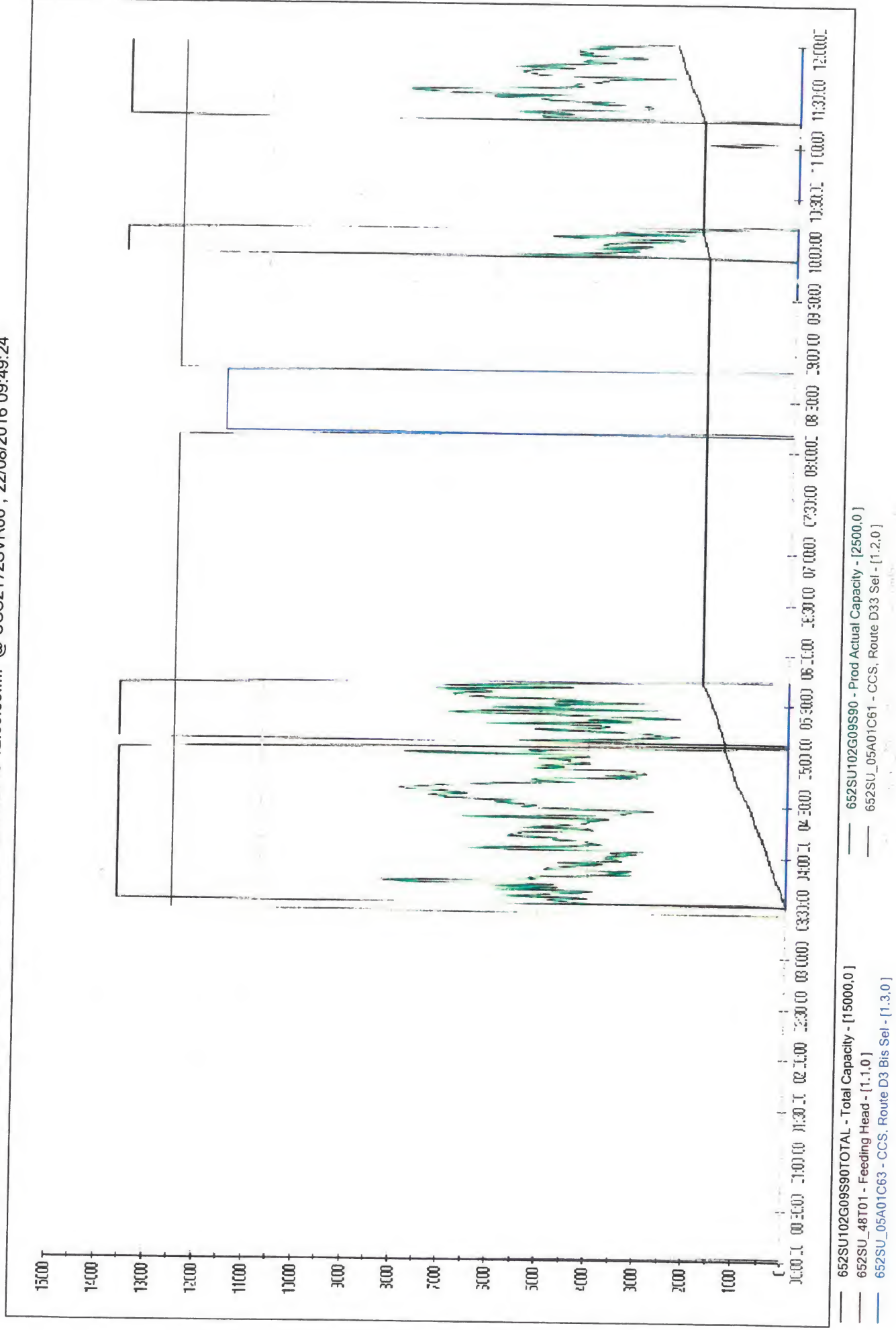


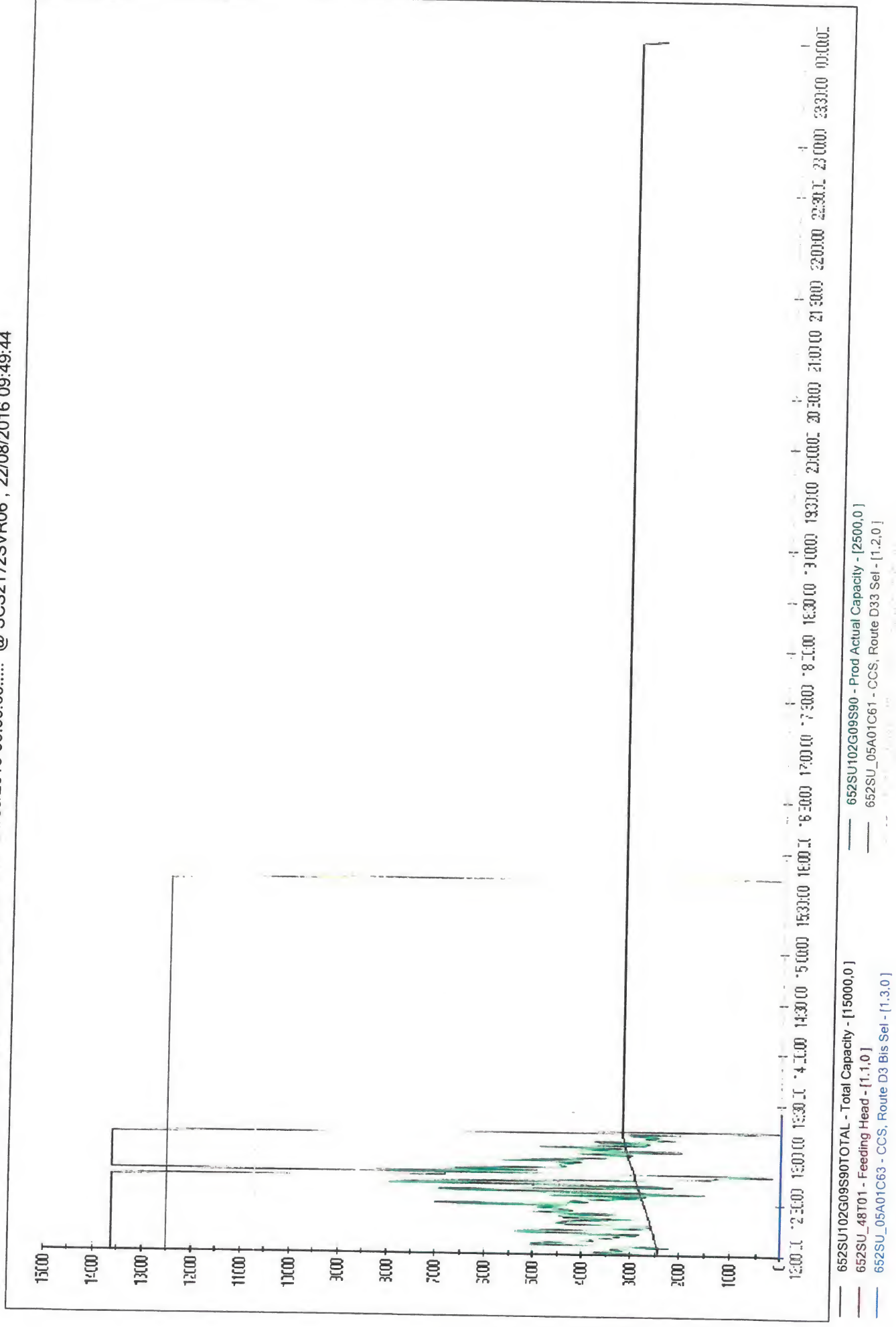


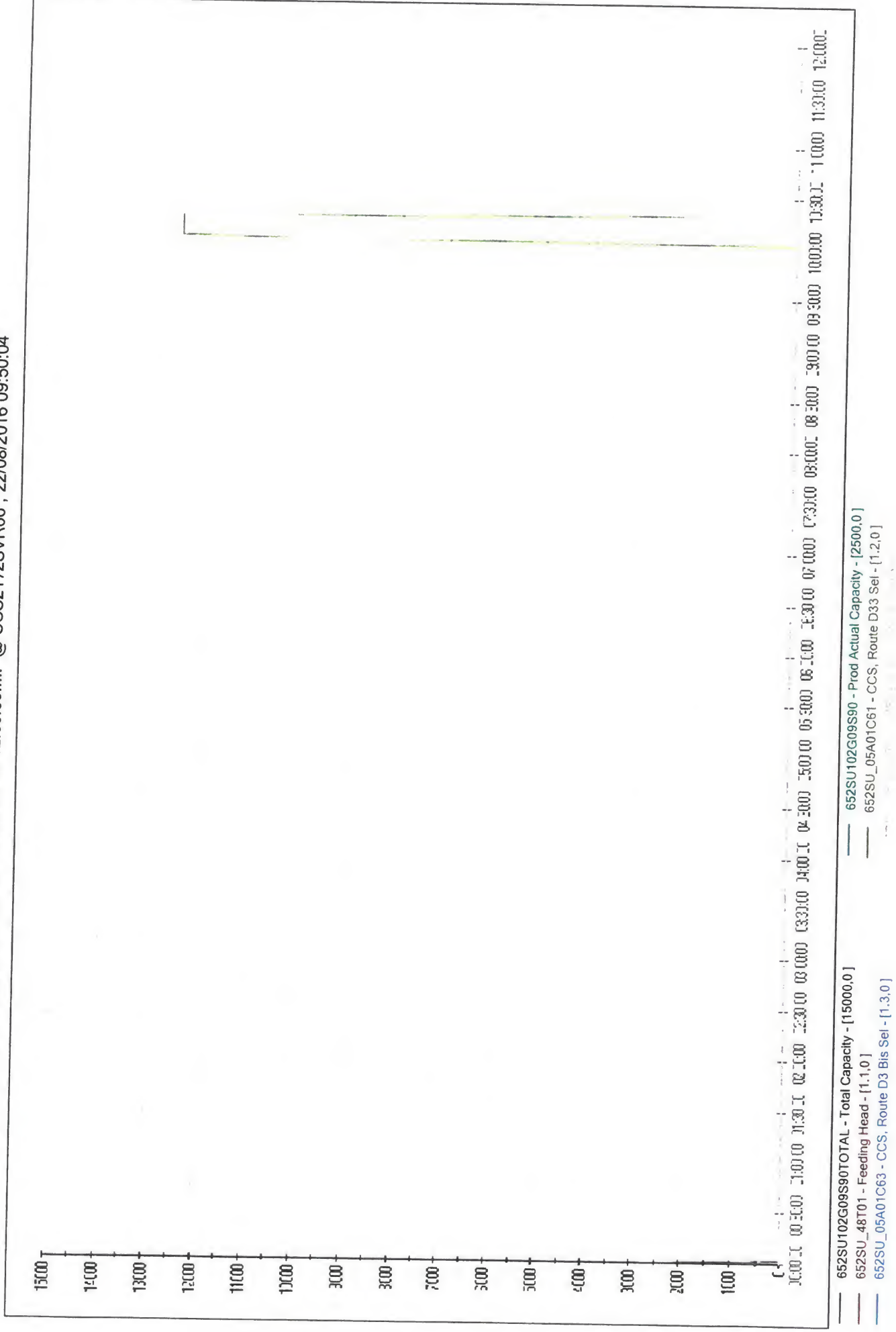


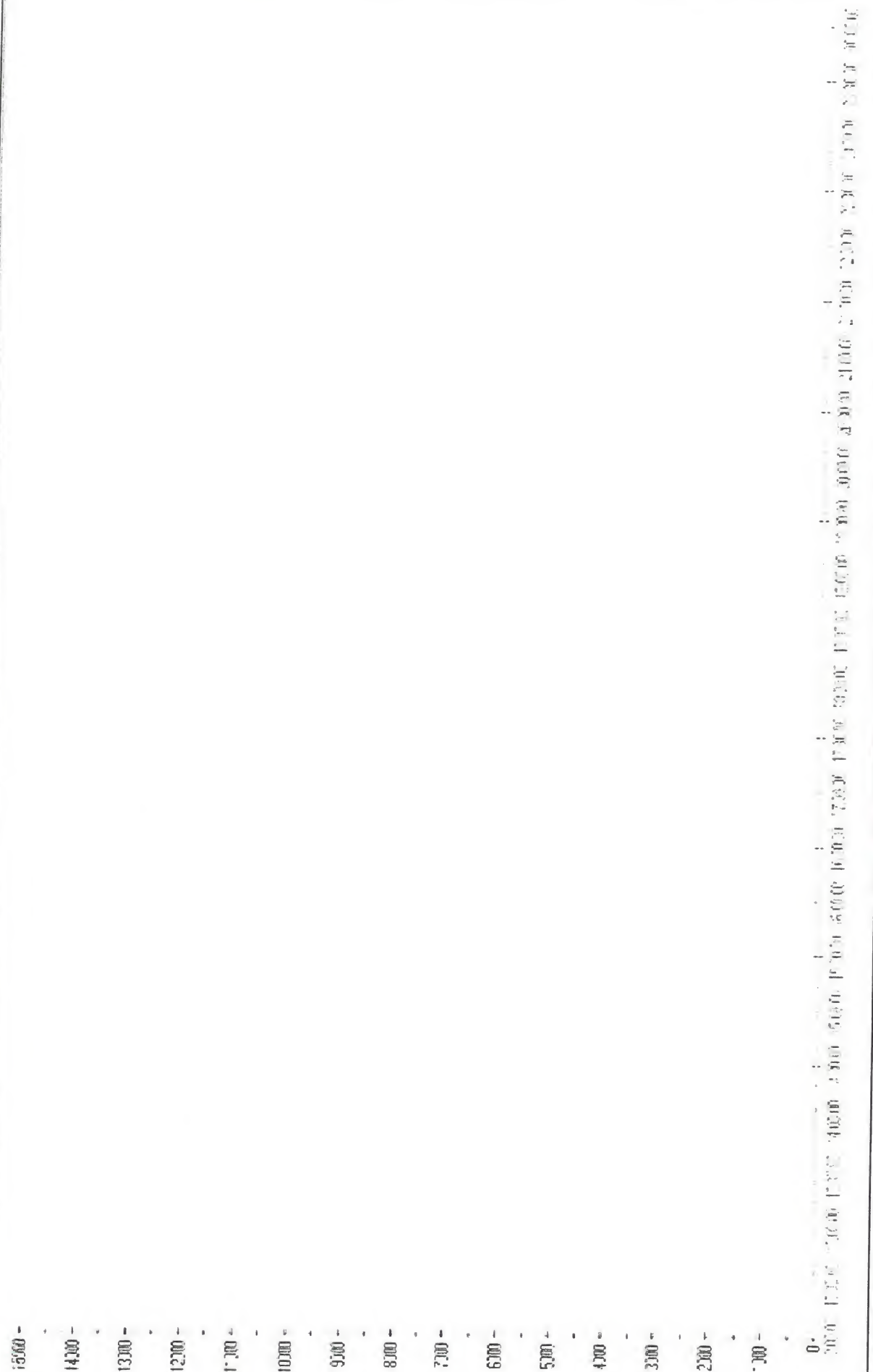
hazim , 12 hours - 60 secs average : 19/08/2016 12:00:00 - 20/08/2016 00:00:00..... @ SCS2172SVR06 , 22/08/2016 09:49:03



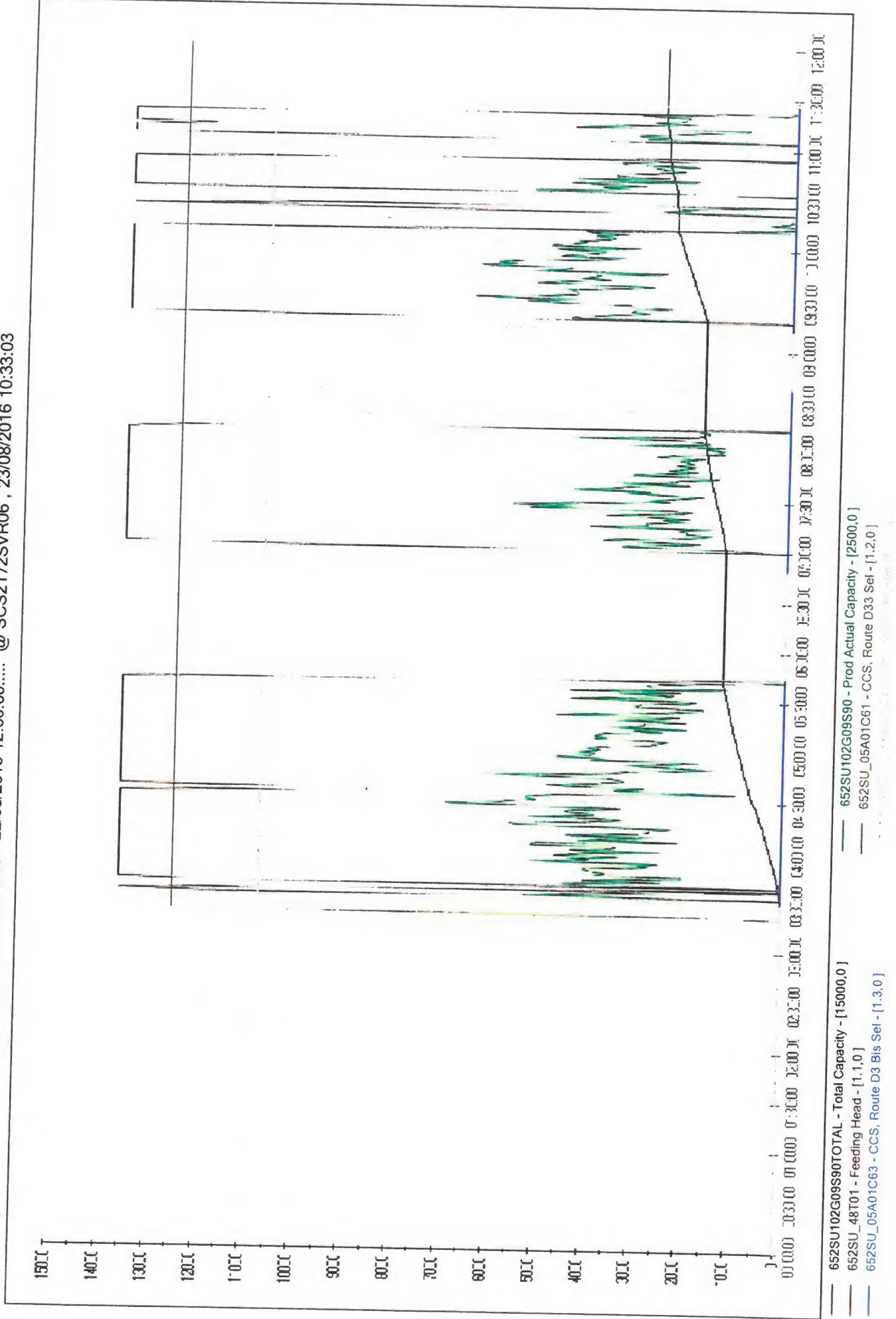


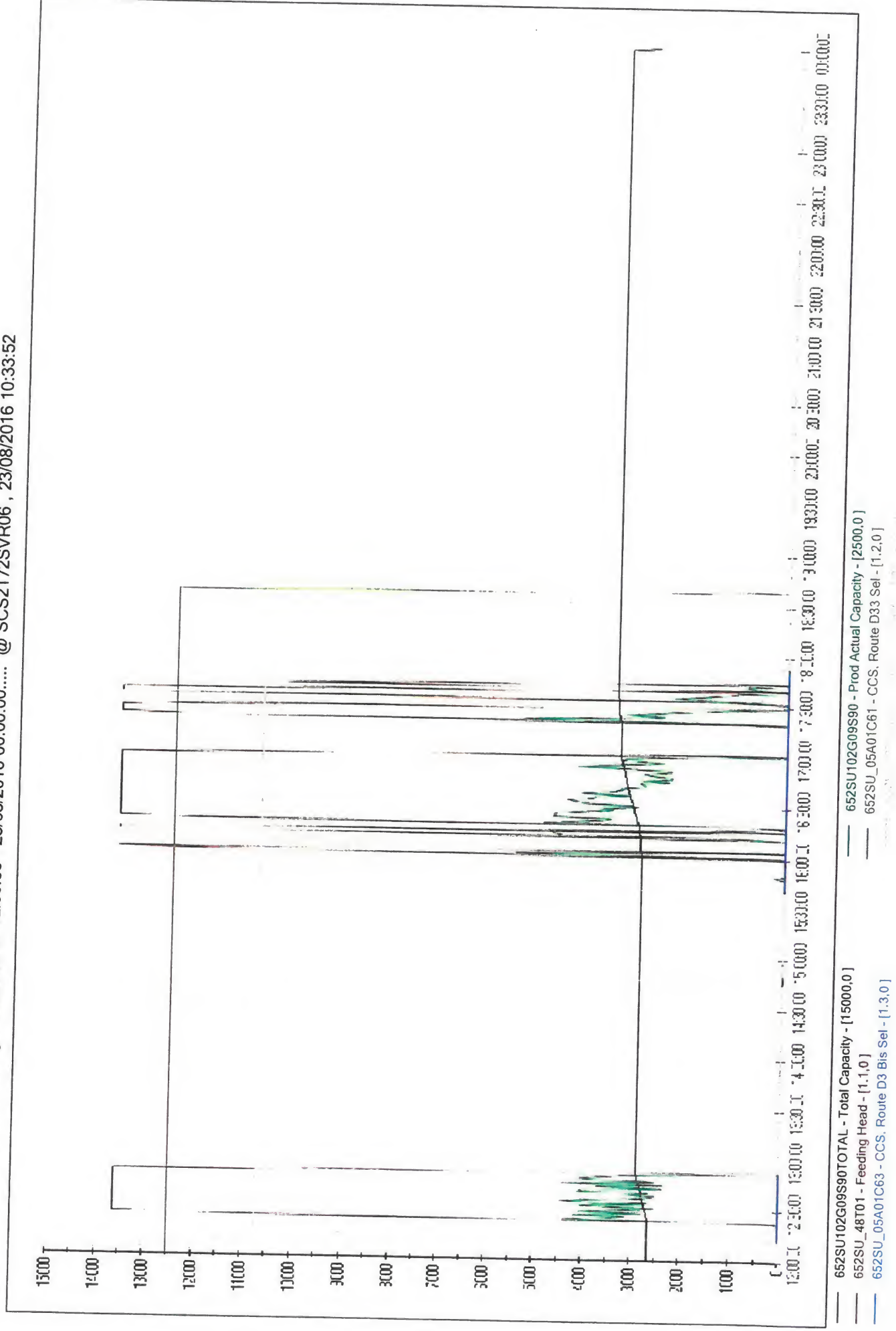


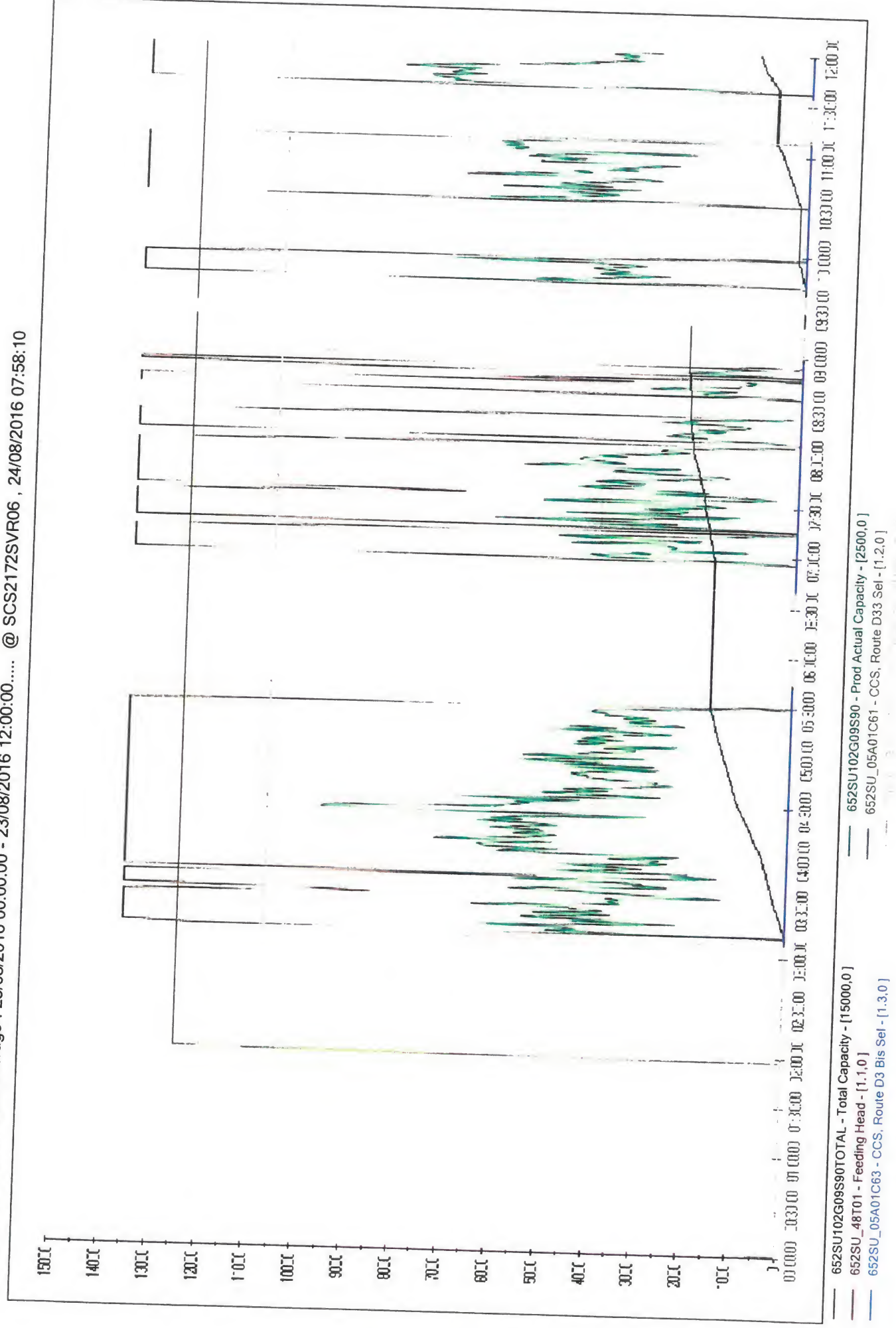




652SU102G09S90TOTAL - Total Capacity - [15000,0]
652SU_48T01 - Feeding Head - [1.1,0]
652SU_05A01C63 - CCS, Route D3 Bis Sel - [1.3,0]







hazim , 12 hours - 60 secs average : 23/08/2016 12:00:00 - 24/08/2016 00:00:00..... @ SCS2172SVR06 , 24/08/2016 07:58:50

